

LANDSCOURANT

VAN ARUBA

JAARGANG: 1999 | 29 OKTOBER 1999 | EDITIE NO. 22

INHOUD

- Abonnementsprijs ingaande 1 januari '90, inclusief portokosten, per jaar bij vooruitbetaling Afls. 60,-.
- Losse nummers Afls. 4,-.

Uitgever: Directie Wetgeving,
Ministerie van Justitie

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 2 juni 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
JOSEPH ALEXANDER BROWN en
URSULA DOÑE, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
O.N. Flanders

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 20 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
JOYCE ADELLA AUGUSTIN, wonende in Aruba, en
MAXIMO LEONARDO-RIJO, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders.

De advocaat,
mr M. Haakmat-Denz

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 22 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
DON DOLYMORE BUTTS, wonende in Aruba, en
SANDRA HANNAH MATTHEWS PERSAUD, wonende in Canada.

De advocaat,
mr C.H. Lejuez

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 29 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
KENNETH ANTHONY FANG, wonende in Aruba, en
DIANA AYDEE CUARTAS SANCHEZ, wonende in Colombia.

De advocaat,
mr J.S. Kuiperdal

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 29 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ELROY JOHN FITZGERALD PHILIPS, wonende in Aruba, en
EVELINE ERNA BERNABELA, zonder bekende woon- of hoofdverblijfplaats in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 13 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ANTONIO BOEKHOUT, wonende in Aruba, en
MARIA EUGENIA PINZON, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 20 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ANDREA CRISTINA CAMPO-MONTILLA
en
ROBERT JUAN YARA-DAVILA, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr M.M.M.C. Fingal-Ecury

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 6 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
SANTA ALTAGRACIA LUGO, wonende in Aruba, en
JHONNY CECIL ANDREW BOUWMAN, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders.

De advocaat,
mr I.R. Giesen-Wever

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 13 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ALTAGRACIA SIMILEER en
NICOLAAS MADURO, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

BEKENDMAKING
SURE INVESTMENTS N.V.

Hierbij delen wij mede dat per 25 juni 1998 AMTR Management N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice van bovengenoemde vennootschap en dat deze niet meer bij ons adres is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba, Ontvanger en Inspectie der belastingen.

De voormalige directrice,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

BEKENDMAKING
VERMEEREN DEVELOPMENT & PLANNING N.V.

Hierbij delen wij mede dat per 22 september 1999 AMTR Management N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice van bovengenoemde vennootschap en dat deze niet meer bij ons adres is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba, Ontvanger en Inspectie der belastingen.

De voormalige directrice,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

BEKENDMAKING
MULTINATIONAL BUSINESS CONSULTANCY N.V.

Hierbij delen wij mede dat per 22 september 1999 AMTR Management N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice van bovengenoemde vennootschap en dat deze niet meer bij ons adres is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba, Ontvanger en Inspectie der belastingen.

De voormalige directrice,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING
AMOF INCOPART A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 18 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING
ARGO SHIPPING LIMITED A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 15 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING

INTERMAZE A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 18 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING

I.P.T. LIMITED A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 15 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING

LAHAINA A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 22 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

MEDEDELING

MIDAL SA TRADING A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 22 oktober 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

ACCEPTANCE AND
MORTGAGE CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

Bij besluit van de bijzondere algemene vergadering van aandeelhouders gehouden op 19 oktober 1999 is besloten de vennootschap te ontbinden onder benoeming van MeesPierson Trust (Aruba) N.V., gevestigd te Lloyd G. Smith Boulevard 62, tot vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

AUTOMOTIVE FINANCE
CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

Bij besluit van de bijzondere algemene vergadering van aandeelhouders gehouden op 19 oktober 1999 is besloten de vennootschap te ontbinden onder benoeming van MeesPierson Trust (Aruba) N.V., gevestigd te Lloyd G. Smith Boulevard 62, tot vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

BELVEDERE CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

Bij besluit van de bijzondere algemene vergadering van aandeelhouders gehouden op 19 oktober 1999 is besloten de vennootschap te ontbinden onder benoeming van MeesPierson Trust (Aruba) N.V., gevestigd te Lloyd G. Smith Boulevard 62, tot vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
CEMIL A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

Bij besluit van de bijzondere algemene vergadering van aandeelhouders gehouden op 19 oktober 1999 is besloten de vennootschap te ontbinden onder benoeming van MeesPierson Trust (Aruba) N.V., gevestigd te Lloyd G. Smith Boulevard 62, tot vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
SWANMARK CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

Bij besluit van de bijzondere algemene vergadering van aandeelhouders gehouden op 19 oktober 1999 is besloten de vennootschap te ontbinden onder benoeming van MeesPierson Trust (Aruba) N.V., gevestigd te Lloyd G. Smith Boulevard 62, tot vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
PRISCA COMPANY A.V.V.
(in liquidatie)

In een op 20 oktober 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap wordt tot haar ontbinding besloten per 20 oktober 1999.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
Aruba Corporate Services N.V.
Caya G.F. Betico Croes 19-23
Postbus 1321
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
ROAN RESOURCES A.V.V.
(in liquidatie)

In een op 11 oktober 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap wordt tot haar ontbinding besloten per 11 oktober 1999.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
Aruba Corporate Services N.V.
Caya G.F. Betico Croes 19-23
Postbus 1321
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
CARIBBEAN CITRUS CORPORATION N.V.
(in liquidatie)

deelt mede, dat haar rekening en verantwoording is neergelegd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en te haren kantore.

De vereffenaar,
Aruba Corporate Services N.V.
Caya G.F. Betico Croes 19-23
Postbus 1321
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
IGNA N.V.
(in liquidatie)

deelt mede, dat haar rekening en verantwoording is neergelegd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en te haren kantore.

De vereffenaar,
Aruba Corporate Services N.V.
Caya G.F. Betico Croes 19-23
Postbus 1321
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 15 oktober 1999 tot ontbinding van de vennootschap:

CAVILLA A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 15 oktober 1999 tot ontbinding van de vennootschap:

PAOLA A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 15 oktober 1999 tot ontbinding van de vennootschap:

PAPIRO A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 15 oktober 1999 tot ontbinding van de vennootschap:

SUMISIA A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

CAPITAL PROVIDER
CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en ten kantore van de vennootschap in Aruba.

De vereffenaar,
Dutch Antilles Management N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 160, suite 309
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

INTEGRA INVEST (OVERSEAS) A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is ter kennisgeving aan een ieder neergelegd zowel bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba als ten kantore van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
M.A.S. Management &
Advisory Services N.V.
Cumana 69
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

THE NEXT A.V.V.
(in liquidatie)

De vereffening van bovengenoemde vennootschap is voltooid. De vennootschap is op 28 september 1999 in het handelsregister doorgehaald.

De vereffenaar,
Exgress (Antilles) N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 162
Postbus 4145
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE

Hierbij wordt bekendgemaakt dat de vennootschap:

LUMIERE CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)

is geliquideerd en de naam is doorgehaald in het handelsregister.

De vereffenaar,
C.T.F. (Aruba) N.V.
Sun Plaza, suite 306
Lloyd G. Smith Boulevard 160
Postbus 5127
Oranjestad, Aruba

AANKONDIGING

Bij exploot van mij, Norman E. Hart, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 19 oktober 1999, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, is ten verzoeke van:
YOUN JAIRO MARTINEZ DURAN,
wonende in Aruba, domicilie kiezende aan de Caya E.O. Petronia no. 64 in Aruba, ten kantore van de advocaat mr N.S. Gravenstijn;

OPGEROEPEN:

ANNA TERESA HERNANDEZ ZARATE,
zonder bekende woon- of hoofdverblijfplaats in Aruba of elders om op woensdag, 8 maart 2000, des voormiddags om 8.30 uur, ter terechtzitting van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba ten Raadhuize te Oranjestad te verschijnen, teneinde op de door requirant tegen haar ingestelde vordering te antwoorden.

De deurwaarder,
N.E. Hart

AANKONDIGING

Bij exploot van mij, Norman E. Hart, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba van 18 oktober 1999, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
JHONNY CECIL ANDREW BOUWMAN,
zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van woensdag, 6 oktober 1999, waarbij ten verzoeke van
SANTA ALTAGRACIA LUGO,
wonende in Aruba, de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 18 januari 1990 in de Dominicaanse Republiek met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
N.E. Hart

AANKONDIGING

Bij exploot van mij, Norman E. Hart, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba van 18 oktober 1999, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
DIANA AYDEE CUARTAS-SANCHEZ,
gewoond hebbende in Aruba, thans wonende in Colombia zonder bekend adres,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van 29 september 1999, waarbij ten verzoeke van
KENNETH ANTHONY FANG,
wonende in Aruba, de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 22 maart 1997 in Colombia met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
N.E. Hart

AANKONDIGING

Bij exploot van mij, Bernard R. Roos, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 20 oktober 1999, waarvan afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
EVELINE ERNA BERNABELA,
zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van woensdag 29 september 1999, ten verzoeke van:
ELROY JOHN FITZGERALD PHILIPS,
wonende in Aruba, waarbij de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 6 oktober 1993 op Curaçao met elkander gehuwd.

De deurwaarder voornoemd,
B.R. Roos

AANKONDIGING

Bij exploot van mij, Bernard R. Roos, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba,

van 20 oktober 1999, waarvan afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
MARIA EUGENIA PINZON,
zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van woensdag 13 oktober 1999, ten verzoeke van:
ANTONIO BOEKHOUT,
wonende in Aruba, waarbij de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 17 april 1998 in Aruba met elkander gehuwd.

De deurwaarder voornoemd,
B.R. Roos

AANKONDIGING

Bij exploot van de ondergetekende deurwaarder van 25 oktober 1999, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
OSBALDO PANIAGUA CUEVAS,
zonder bekende woonplaats in Aruba,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van woensdag 29 september 1999 waarbij ten verzoeke van:
CLEMENCIA LUCRECIA FILOMENA SOPHIA,
wonende in Aruba, de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 5 mei 1987 in Aruba met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
L.R. Morales-Wix

OPENBARE AANBESTEDING

De minister van Justitie en Publieke Werken is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project:
Verbouwen van een gedeelte van de begane grond van het KPA-gebouw te Wilhelminastraat, Oranjestad, volgens bestek DOW nr. 18, dienstjaar 1999.

Korte omschrijving van het werk:
Verbouwen van een gedeelte van de begane grond van het KPA-gebouw te Wilhelminastraat, Oranjestad.

Uitvoeringstermijn:
60 werkdagen na datum van aanvang.

Het bestek is vanaf 22 oktober 1999 verkrijgbaar bij de Dienst Openbare Werken (DOW) tegen betaling van Afl. 350,-, welk bedrag dient te worden voldaan bij de kassier van de DOW.
De openbare bescheiden liggen ter inzage vanaf 22 oktober 1999 bij de DOW bij het secretariaat van de Dienst.

Inlichtingen worden verstrekt op 27 oktober 1999 om 10:00 uur v.m. bij de DOW.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 29 oktober 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 5 november 1999 om 11:00 uur v.m. op het kantoor van het Hoofd van de Dienst Openbare Werken.

De inschrijver moet bij zijn inschrijving de volgende bescheiden overleggen:
1. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba;
2. bereidheidsverklaring tot het instellen van een bankgarantie;
3. de staat van eenheidsprijzen voor verrekening van meer- en minderwerken;
4. een lijst van in te schakelen onderaannemers;
5. een lijst van in te zetten materieel.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek gevoegde en gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

OPENBARE AANBESTEDING
Inrichting expressievleugel
Colegio Arubano

De minister van Onderwijs en Arbeid is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project "Inrichting expressievleugel Colegio Arubano", volgens bestek

DIROND nr. 05, dienstjaar 1999.
Het project wordt door het Land Aruba gefinancierd.
Korte omschrijving van het werk:
Het leveren en bedrijfsklaar opleveren van schoolmeubilair, leer- en hulpmiddelen.
Het werk is onderverdeeld in twee percelen:
Perceel 1: Schoolmeubilair.
Perceel 2: Leer- en hulpmiddelen.
Er kan voor elk van de percelen afzonderlijk, danwel voor samenvoeging van percelen alsook voor de massa van de percelen ingeschreven worden.
Uitvoeringstermijn:
Uiterlijk 10 weken na datum van aanvang.
Het bestek is vanaf 1 november 1999 verkrijgbaar bij de Directie Onderwijs, Frankrijkstraat 3, tegen betaling van Afl. 50,- per stuk, welk bedrag dient te worden voldaan bij de Afdeling Financieel Beheer en Administratie van de Directie Onderwijs.
De openbare bescheiden liggen vanaf 1 november 1999 ter inzage bij de Directie Onderwijs.
Inlichtingen worden verstrekt op 9 november 1999 om 10:00 uur v.m. bij de Directie Onderwijs.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 10 november 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 19 november 1999 om 14:00 uur n.m. ten kantore van de directeur van de Directie Onderwijs Aruba, Frankrijkstraat 3.
De inschrijver moet bij diens inschrijving de volgende bescheiden overleggen:

1. specificatie inschrijfsom;
2. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek verkregen gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

UITGEGEVEN NUMMERS VAN HET AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

Door de minister van Justitie en Publieke Werken zijn in de jaargang 1999 de volgende nummers van het Afkondigingsblad van Aruba uitgegeven:

No. 24 Landsverordening van 18 augustus 1999 tot wijziging van het Wetboek van Strafrecht van Aruba (AB 1991 no. GT 50).

No. 26 Landsverordening van 30 juli 1999 houdende goedkeuring van het Reglement van Orde voor de ministerraad.

No. 27 Ministeriële regeling van 27 augustus 1999 ter uitvoering van artikel 10, tweede lid, van de Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening (AB 1988 no. GT 23) (Regeling kentekenplaten 1995-1999).

No. 34 Landsverordening van 9 augustus 1999 tot wijziging van de Comptabiliteitsverordening (AB 1989 no. 72).

No. 37 Landsverordening van 8 juli 1999 tot wijziging van de Comptabiliteitsverordening (AB 1989 no. 72) en de Subsidieverordening instellingen van openbaar nut (AB 1990 no. GT 34).

No. 43 Landsverordening van 7 september 1999 tot wijziging van de Landsverordening houdende machtigingen aan de minister van Financiën en de minister van Economische Zaken in verband met de aankoop van de aandelen in Dutchco N.V. (AB 1998 no. 67).

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 278/1992
(Aanleg, afname en periodieke inspecties van vast aangebrachte brandblusinstallaties met kooldioxide als blusstof)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 278/1992 komt te luiden:

Artikel 1 *Tekeningen, omschrijvingen en berekening van de hoeveelheid blusstof*

Bij de aanleg of wijziging van een kooldioxide-brandblusinstallatie moeten de nodige tekeningen en omschrijvingen, een berekening van de voorgeschreven hoeveelheid kooldioxide voor de verschillende ruimten en een handleiding in drievoud ter keuring worden ingediend. Deze handleiding zal de wijze waarop de inspecties, zoals bepaald in artikel 12, moeten worden verricht uitvoerig moeten behandelen en moet voorts het bedieningsvoorschrift bevatten.

Artikel 2 *Ruimte waarin de batterij van flessen voor kooldioxide is opgesteld*

2.1 Flessen vereist voor de opslag van kooldioxide moeten buiten de beschermde ruimte zijn opgesteld.

2.2 Waar de ruimte, waarin de batterij staat opgesteld, grenst aan een ruimte voor accommodatie of een dienstruimte, moet het scheidingsschot gasdicht zijn. Een zich hierin bevindende toegangsdeur moet gasdicht kunnen worden gesloten. Indien de bedoelde ruimte grenst aan een ruimte waarin kooldioxide kan worden toegelaten, moet het scheidingsschot eveneens gasdicht zijn. Een toegangsdeur mag in dit schot niet worden aangebracht.

2.3 De nodige voorzieningen moeten zijn getroffen ter bevordering van een goede ventilatie van de ruimte waarin de batterij staat opgesteld. Ventilatie-inrichtingen dienen geheel te zijn gescheiden van andere ventilatiesystemen. De ventilatie-inrichting moet bestaan uit ten minste twee ventilatiekokers die uitmonden in de buitenlucht. Een van deze kokers moet tot bij de bodem reiken en moet bovendeks van een zuigkap zijn voorzien. Een van de ventilatiekokers dient een doortocht te hebben van niet minder dan 500 cm2. Indien de ligging van de ruimte waarin de batterij staat opgesteld daartoe aanleiding geeft, moet deze ruimte zijn voorzien van een mechanische ventilatie-inrichting met een capaciteit van ten minste vijf luchtwisselingen per uur. De ventilatie-inrichtingen mogen niet van afsluitmiddelen zijn voorzien.

2.4 Indien verwacht kan worden dat de temperatuur in de betreffende ruimte kan oplopen tot boven 55°C, moeten zodanige voorzieningen worden aangebracht dat zulks wordt voorkomen. Evenzo moeten de nodige voorzieningen worden getroffen opdat de te verwachten temperatuur niet beneden 0°C daalt.

2.5 De flessen voor kooldioxide moeten ter voorkoming van intering aan de onderzijde vrij van dek worden geplaatst op een verhoging, bijvoorbeeld op een houten rooster. Zij moeten zeevast worden opgesteld en tegen draaien geborgd, bijvoorbeeld door houten balken of stalen beugels. Bij toepassing van stalen beugels moeten deze zijn gevoerd met rubber of een ander geschikt materiaal. De inrichting moet zodanig zijn dat bij het wegnemen van de beugels niet alle flessen gelijktijdig loskomen, doch groepsgewijs met een maximum van 4 per rij.
De mate van gevuld zijn van de flessen moet kunnen worden vastgesteld door weging of door middel van een niveau-detector. Bij gebruik van een niveau-detector moet de plaatsing van de beugels zodanig zijn dat de normale vloeistofhoogte in de flessen kan worden vastgesteld zonder dat die beugels behoeven te worden losgenomen. Verder moet een inrichting om één of meer flessen te kunnen wegen aanwezig zijn ter controle van de niveau-detector.

Artikel 3 *Flessen voor kooldioxide*

3.1 Het materiaal en de constructie van flessen bestemd voor kooldioxide-brandblusinstallaties aan boord van schepen moeten voldoen aan de voorschriften van Stoomwezen BV of de regels van één der erkende klassebureau's. Een exemplaar van de, door Stoomwezen BV of het betreffende klassebureau goedgekeurde, tekening van de tot de batterij behorende flessen moet voor elk schip door de installateur bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden overgelegd.

3.2 Op elke fles voor kooldioxide moeten de volgende gegevens zijn ingeslagen:
- naam van de fabrikant of afkorting van deze naam;
- fabrieksnummer of volgnummer;
- naam van het gas;
- inhoud van de fles in dm3;
- massa in kg van de toegestane grootste hoeveelheid gas;
- beproevingsdruk in bar;
- massa lege fles in kg;
- massa lege fles incl. de afsluiter in kg;
- beproevingsdatum (maand en jaar); en
- waarmerk van de keurende instantie.

3.3 Uit een door het vulstation af te geven verklaring moet blijken dat elke fles is gevuld met de voorgeschreven hoeveelheid kooldioxide.

3.4 Voor elke fles moet een vullingsgraad van ten hoogste 2/3 worden aangehouden. Onder vullingsgraad wordt verstaan de verhouding tussen de massa van de zich in de fles bevindende hoeveelheid kooldioxide in kg en de inhoud van die fles in dm^3.

3.5 Elke fles voor kooldioxide moet zijn voorzien van een breekplaat met een nominale barstdruk van 0,9 maal de persdruk van de fles en een maximale tolerantie van plus of min 10 percent.
Uit de door de fabrikant over te leggen attesten moet blijken dat de breekplaten van een door Stoomwezen BV of het betreffende klassebureau goedgekeurd type zijn.

3.6 De in een fles voor kooldioxide voorgeschreven stijgbuis moet zijn vervaardigd van rood koper, roestvast staal of een ander voor dat doel geschikt materiaal.

3.7 Elke fles voor kooldioxide bestemd voor de brandblusinstallatie van laadruimen, machinekamers, ketelruimen en ladingpompkamers moet zijn voorzien van een snelafsluiter of een doordrukmembraan.
Elke fles voor kooldioxide bestemd voor brandblusinstallaties van hulpketels, spoelluchtleidingen van tweetakt motoren en andere te beveiligen onderdelen van motoren, moet zijn voorzien van een afsluiter waarmee de toe te laten hoeveelheid kooldioxide naar behoefte kan worden geregeld.

Artikel 4 *Kooldioxide leidingen en appendages*

4.1 De kooldioxide bestemd voor machinekamers en ketelruimen moet doeltreffend kunnen worden verdeeld:
4.1.1 in machinekamers moeten daartoe in ieder geval blaasmonden zijn aangebracht onder en boven de vloerplaat; en
4.1.2 in ketelruimen moeten blaasmonden zijn aangebracht onder of rond de ketels. Indien de branders zich aan de bovenzijde bevinden moeten aldaar extra blaasmonden worden aangebracht.

4.2 De kooldioxide bestemd voor laadruimen moet zodanig worden verdeeld dat een afzonderlijke toevoer naar het onderruim en de verschillende tussendekken mogelijk is.

4.3 Op plaatsen waar het optreden van corrosie kan worden verwacht, zoals bij dek- en schotdoorvoeringen moeten de leidinggedeelten zodanig worden uitgevoerd dat zij visueel waarneembaar kunnen worden gemaakt.

4.4 Kooldioxide-leidingen mogen niet door tanks noch door koel- en vriesruimen worden gevoerd. Indien de inrichting van het schip zodanig is dat dit niet kan worden voorkomen, kan hiervan worden afgeweken, indien uit in te dienen tekeningen blijkt dat doelmatige voorzieningen zijn getroffen ter voorkoming van intering dan wel ijsvorming in de leidingen.

4.5 Om een ongewenste toelating van kooldioxide in een ruimte te voorkomen, moeten de aanvoerleidingen zijn voorzien van de nodige bedieningsafsluiters of kranen, op plaatsen die gemakkelijk bereikbaar zijn en die na het uitbreken van brand niet spoedig ontoegankelijk zullen zijn. Indien de tot deze plaatsen toegang gevende deur kan worden afgesloten, moet de sleutel daarvan in de onmiddellijke nabijheid van deze deur in een rood geschilderd kastje, voorzien van een inslagruitje, zichtbaar zijn opgehangen of moet op een andere wijze zijn aangegeven op welke plaats zich de sleutel bevindt, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4.6 De afsluiters en kranen moeten zodanig zijn gemerkt, dat duidelijk is aangegeven naar welke afdelingen de betreffende leidingen voeren. De doortocht van afsluiters en kranen moet ten minste gelijk zijn aan die van de leiding waarin deze zijn aangebracht. In elke hoofdtoevoerleiding van de kooldioxide-batterij naar de machinekamer, het ketelruim of de ladingpompkamer moet een scheidingsafsluiter worden aangebracht. In de toevoerleiding van de kooldioxide-batterij naar een rookmeld-of verdeelkast voor de laadruimen, moet in de ruimte waar de batterij staat opgesteld eveneens een scheidingsafsluiter zijn aangebracht.

4.7 De afsluiters in de kooldioxide-leidingen naar dieptanks moeten zoveel mogelijk bij elkaar worden geplaatst. De handwielen en/of bedieningshandles van deze afsluiters moeten in een opvallende kleur zijn geschilderd en moeten kunnen worden verwijderd. Indien de dieptanks zijn gevuld met vloeistof, moeten de betreffende afsluiters worden voorzien van een plaatje met opschrift "dieptank gevuld". De open einden van de kooldioxide-leidingen in de dieptanks moeten zijn afgesloten door middel van een terugslagklep of van een breekplaat met geringe barstdruk om te voorkomen dat vloeistof deze leidingen kan binnendringen. Bij toepassing van breekplaten moet het materiaal waarvan zij zijn gemaakt bestand zijn tegen aantasting door de te vervoeren vloeistoffen en tegen de te verwachten temperaturen.

4.8 Tussen elke fles voor kooldioxide en de verzamelleiding moet een terugslagklep zijn aangebracht. De doortocht van deze terugslagklep moet ten minste gelijk zijn aan die van de afsluiter op de fles.

4.9 Op de kooldioxide verzamelleiding moet een veerbelaste veiligheidsklep zijn aangebracht, zodat de druk in deze verzamelleiding nergens hoger kan stijgen dan 120 bar. De afvoer van de veiligheidsklep dient rechtstreeks naar de buiten-lucht te geschieden.

4.10 Op de verzamelleiding van de kooldioxide-installatie moet een manometer zijn aangebracht, met een meetbereik van ten minste 160 bar.

4.11 Een kooldioxide-installatie moet zijn voorzien van een of meer aansluitingen om het leidingnet periodiek met lucht, waarvan de druk ten minste 6 bar bedraagt, te kunnen doorblazen. Deze aansluiting moet

zijn voorzien van een afsluiter met een losse klep of met een afsluiter in combinatie met een terugslagklep. De luchttoevoerleiding, die geen permanente verbinding met het druk-luchtsysteem mag vormen, moet van een zodanige afmeting zijn dat een goede controle van alle uitstroomopeningen mogelijk is.

4.12 Indien afsluiters met op afstand bediende kleppen worden toegepast moet een inrichting aanwezig zijn om deze kleppen ter plaatse te kunnen beproeven met de hand of met behulp van een afzonderlijke hulpbron welke de vereiste energie kan leveren. Bovendien moet een duidelijke beproevingsinstructie ter plaatse aanwezig zijn.

4.13 De aansluitingen van de kooldioxide-leidingen op de spoelluchtleiding van tweetakt motoren moeten doeltreffend zijn geplaatst en van deugdelijke afsluitingen zijn voorzien.

4.14 Kooldioxide-leidingen moeten zijn samengesteld uit naadloos getrokken of gelaste dikwandige stalen pijpen van deugdelijke kwaliteit, die in- en uitwendig gegalvaniseerd zijn. Deze leidingen, alsmede de verbindingsstukken moeten voldoen aan de betreffende NEN norm dan wel aan de regels van een erkend klassebureau.

4.15 De toevoerleidingen naar ruimten voor machines met de daarbij behorende blaasmonden moeten zodanig zijn bemeten dat 85 percent van de voorgeschreven hoeveelheid gas binnen twee minuten in de betrokken ruimte kan worden toegelaten. Voor de berekening kan gebruik gemaakt worden van "Standard 12" van de National Fire Protection Association.

4.16 De toevoerleidingen naar laadruimen met de daarbij behorende blaasmonden moeten naar de grootte van het ruim bemeten zijn. De toevoerleidingen dienen een inwendige diameter te hebben van ten minste 20 mm.

4.17 Voor de verbinding tussen de flessen en de verzamelleiding moeten naadloos getrokken dikwandige stalen of koperen pijpen dan wel flexibele leidingen van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type worden toegepast. In deze leiding moet voldoende expansiemogelijkheid aanwezig zijn om breuk ten gevolge van trilling te voorkomen.

4.18 Afsluiters, kranen, terugslagkleppen en veerbelaste veiligheidskleppen moeten zijn vervaardigd van staal, brons of nodulair gietijzer en zijn berekend voor de drukken waaraan zij kunnen worden blootgesteld. Afsluiters en kranen moeten zijn voorzien van een standaanwijzing en zodanig zijn uitgevoerd dat zij ook onder een druk van 120 bar nog gemakkelijk kunnen worden geopend.

Artikel 5 *Bediening van de installatie*

5.1 Daar waar de kooldioxide brandblusinstallatie kan worden bediend moet een instructieplaat zijn aangebracht, vermeldende:

5.1.1 de totale minimum hoeveelheid kooldioxide die voor het schip is voorgeschreven;

5.1.2 de berekende hoeveelheid voor elk der beveiligde ruimten; en

5.1.3 de wijze waarop de kooldioxide in de ruimten, als bedoeld in 5.1.2 moet worden toegelaten.

5.2 Teneinde te kunnen voldoen aan het voorschrift dat 85 percent van de voorgeschreven hoeveelheid kooldioxide binnen 2 minuten in een ruimte voor machines moet kunnen worden toegelaten, moeten de daarvoor benodigde flessen kooldioxide gelijktijdig kunnen worden geopend door middel van trekdraden of een pneumatisch systeem. De bedieningsleidingen of trekdraden moeten goed beschermd zijn aangelegd. Pneumatische systemen moeten zodanig zijn bemeten, dat de daarop aangesloten flessen bij een temperatuur van 0°C nog gelijktijdig kunnen worden geopend.
De afvoer van de servo-cilinders moet rechtstreeks plaatsvinden naar de buitenlucht. In de afvoer van parallel geschakelde servo-cilinders moet een smoorflens worden aangebracht om voortijdig wegvallen van de druk te voorkomen.

5.3 Systemen uitgerust met pneumatisch bediende activeerinrichtingen voor de flesafsluiters moeten in werking worden gesteld door afzonderlijke pilot-flessen. In de aansluitleiding van elke pilot-fles moet een terugslagklep zijn aangebracht, in geval de inhoud van de pilot-flessen met elkaar in verbinding kan worden gebracht. Per bedieningsplaats moeten ten minste twee pilot-flessen aanwezig zijn. De capaciteit van elk dezer flessen moet voldoende zijn om de nodige flessen van de batterij te openen. Pilot-flessen in een accommodatieruimte moeten zijn opgesteld in een stalen nis, voorzien van een goed sluitende stalen deur, die op slot kan worden gedaan. Ten aanzien van de sleutel wordt verwezen naar artikel 4, onderdeel 4.5. De deur moet bovendien gasdicht zijn wanneer een pilot-fles meer dan 6 kg kooldioxide bevat. In dit geval moet de nis zijn voorzien van één of meer ventilatie-openingen die uitmonden in de buitenlucht.
Indien de leiding van de pilot-flessen naar de activeer-inrichting bij een lekkage van een afsluiter op één van de pilot-flessen onder druk kan geraken waardoor het systeem ongewild in werking zou kunnen worden gesteld, moet deze leiding zijn voorzien van een beveiliging (lek-ventiel).
Bij toepassing van snelafsluiters of doordrukmembranen als afsluiting van de pilot-flessen moet bovendien een scheidingsafsluiter worden aangebracht in de leiding van de pilot-flessen naar de activeerinrichting. Het lekventiel moet in dit geval zijn aangebracht tussen de scheidingsafsluiter en de activeer-inrichting. Tussen pilot-flessen, voorzien van doordrukmembraan, en de scheidings-afsluiter moet een veerbelaste ontlastklep zijn aangebracht, die is afgesteld op 120 bar.

Artikel 6 *Beveiliging*

6.1 De inrichting voor het toelaten van kooldioxide naar machinekamers, ketelruimen en ladingpompkamers moet zodanig zijn, dat eerst in de betrokken ruimte automatisch een hoorbaar alarm wordt gegeven alvorens tot het toelaten van kooldioxide kan worden overgegaan. Dit alarm mag niet ongewild kunnen worden uitgeschakeld en dient in werking te worden gesteld door de handelingen genoemd onder 1. en 2. Voor het toelaten van kooldioxide moeten daarna nog twee van elkaar onafhankelijke handelingen worden verricht. Deze zijn:
1. het openen van de scheidingsafsluiter van de betreffende ruimte; en
2. het openen van de betreffende flessengroepen.
Nabij elke bedieningsplaats moet een duidelijk bedieningsvoorschrift zijn aangebracht.

6.2 In de machinekamers, ketelruimen en ladingpompkamers moet voor het in 6.1 voorgeschreven alarm gebruik worden gemaakt van door elektriciteit aangedreven apparaten. Voor ladingpompkamers moet het alarm van een type zijn dat veilig kan worden gebruikt in een ontvlambaar mengsel van ladingdamp en lucht. In elk gedeelte van de voortstuwingsruimten, schroefastunnels, ketelruimen, ladingpompkamers en overige hiervoor in aanmerking komende ruimten moet de alarminrichting zodanig zijn geplaatst en uitgevoerd dat het alarm onder vol bedrijf overal goed hoorbaar is. Ter onderscheiding van de in bovengenoemde ruimten aanwezige overige alarmeringen moet gebruik worden gemaakt van een sirene of claxons met wisselende toonhoogte. De elektrische alarminrichting moet zodanig zijn aangesloten dat bij uitvallen van de hoofdkrachtbron automatisch op de noodkrachtbron wordt overgeschakeld.

6.3 Indien in een werk- of controleruimte kooldioxide kan worden toegelaten, moeten doelmatige voorzieningen zijn getroffen, opdat ter plaatse een hoorbare waarschuwing wordt gegeven wanneer gas in deze ruimte wordt toegelaten.

6.4 De inrichting voor het toelaten van kooldioxide naar laadruimen van rij-op/rij-af-schepen moet zodanig zijn, dat eerst in het betrokken ruim een hoorbaar alarm overgaat, alvorens tot het toelaten van kooldioxide kan worden overgegaan. In het laadruim moet op opvallende wijze zijn aangegeven, dat bij het in werking treden van dit alarm de zich aldaar bevindende personen zo spoedig mogelijk het ruim moeten verlaten.
Indien kooldioxide wordt toegepast voor een vaste brandblusinstallatie in een ladingruimte, geen ruimte van bijzondere aard zijnde, welke voertuigen bevat met brandstof in de tanks bestemd voor eigen aandrijving dan moet deze brandblusinstallatie aan de volgende voorwaarden voldoen: de beschikbare hoeveelheid gas moet ten minste voldoende zijn om een volume aan vrij gas te geven gelijk aan 45 percent van het bruto volume van de grootste van dergelijke

ladingruimten welke afsluitbaar is terwijl de inrichting zodanig moet zijn dat 85 percent van het voor die bepaalde ruimte benodigde gas binnen 10 minuten in deze ruimte kan worden toegelaten.

Artikel 7 *Kooldioxide-brandblusinstallatie voor hulpketels*

Indien in een machinekamer een oliegestookte hulpketel is opgesteld die is voorzien van een kooldioxide-brandblusinstallatie, moet de daarvoor benodigde hoeveelheid mee te voeren gas zijn afgestemd op de grootte van de ketel. De voor deze installatie benodigde flessen moeten op een veilige afstand van de hulpketel op een gemakkelijk bereikbare plaats zijn opgesteld, waarbij gezorgd moet worden dat de daar te verwachten omgevingstemperatuur beneden de 55°C blijft. Indien nodig moet voor een doeltreffende ventilatie worden zorggedragen.
Indien de voor de hulpketel benodigde hoeveelheid kooldioxide een onaanvaardbare concentratie van dit gas in de machinekamer kan veroorzaken, dienen nadere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde maatregelen te worden getroffen.

Artikel 8 *Kooldioxide-brandblusinstallatie voor spoelluchtleidingen van tweetakt motoren*

8.1 Indien voor de spoelluchtleidingen van tweetakt motoren, alsmede voor de brandbeveiliging van andere onderdelen van voortstuwingsmotoren zoals krukkasten en verzamelleidingen, een kooldioxide-brandblusinstallatie wordt toegepast, moet deze installatie onafhankelijk zijn van de hoofdinstallatie. De flessen van deze installatie moeten in de machinekamer zijn opgesteld op een gemakkelijk bereikbare plaats, waarbij gezorgd moet worden dat de daar te verwachten omgevings-temperatuur beneden de 55°C blijft. Indien nodig moet voor een doeltreffende ventilatie worden zorggedragen.
De benodigde hoeveelheden kooldioxide moeten door de motorfabrikant worden aangegeven.

8.2 De brandblusinstallaties, genoemd in artikel 7 en artikel 8.1, mogen worden samengevoegd tot één installatie.

Artikel 9 *Persen van het leidingnet*

Het persen van het leidingnet dient op de volgende wijze te geschieden:

9.1.1 het hogedruk-gedeelte tot en met de scheidingsafsluiter van de machinekamer, van het ketelruim of van de ladingpompkamer en tot en met de bedieningsafsluiters- of kranen naar de ruimen: met een druk van ten minste 150 bar;

9.1.2 het middeldruk gedeelte (leidingen met open einden voorzover lopend door accommodatieruimten, benevens het gedeelte van de hoofdtoevoer leiding naar de machinekamer, het ketelruim of de ladingpompkamer

tussen de scheidingsafsluiter en de betreffende ruimte): met een druk van ten minste 50 bar; en

9.1.3 het lagedruk gedeelte (de overige leidingen met open einden): met lucht op een druk van ten minste 6 bar.

9.2 Leidingen van de pilot-flessen naar de activeer-inrichtingen van de flesafsluiters dan wel andere stuurleidingen moeten worden geperst op een druk van 1,5 maal de werkdruk.
Voor zover mogelijk moeten de leidinggedeelten als genoemd onder 9.1.1 en 9.1.2 in de fabriek geperst worden.
Na het persen van de leidinggedeelten en afsluiters met water, moeten deze met lucht worden drooggeblazen. Indien hiertoe gedeelten van het afsluitbare leidingnet gedemonteerd zijn geweest, moet het betreffende gedeelte van het leidingnet worden gecontroleerd met kooldioxide of lucht op een druk van ten minste 25 bar.

Artikel 10 *Beproevingen en controles bij eerste afname van een brandblusinstallatie*

Vóór oplevering van een kooldioxide-brandblusinstallatie moeten de volgende beproevingen en controles worden verricht:

10.1.1 het controleren van de dichtheid van het hogedruk gedeelte van het leidingnet met inbegrip van de scheidingsafsluiter onder een druk van 25 bar;

10.1.2 het beproeven van de goede werking van de activeer-inrichtingen van de flesafsluiters en van de eventueel aanwezige op afstand bedienbare scheidingsafsluiters;

10.1.3 het beproeven op de goede werking van het alarmsysteem onder vol bedrijf;

10.1.4 het controleren van de afstelling op 120 bar van de veerbelaste veiligheidskleppen;

10.1.5 het controleren van de goede uitstroming uit de blaasmonden in de machinekamer, het ketelruim, de ladingpompkamer en de ruimen door middel van lucht met een aanvangsdruk van ten minste 25 bar of op een hieraan gelijkwaardige wijze, rekening houdend met het gevaar bij gebruik van verstikkend gas.
Indien een installatie uit niet meer dan 20 flessen (900 kg) bestaat dient deze controle bij voorkeur niet met een verstikkend gas te worden uitgevoerd;

10.1.6 het controleren van het rookmeldsysteem door middel van een rookproef, indien het kooldioxide-leidingsysteem in de ruimen tevens als rookmeldsysteem is uitgevoerd;

10.1.7 het beproeven van het lekventiel op de goede werking; en

10.1.8 het controleren van de gehele installatie met betrekking tot het bedrijfsklaar zijn.

10.2 De in 10.1 genoemde beproevingen moeten worden verricht ten overstaan van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie. Na toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen deze beproevingen worden verricht ten overstaan van een vertegenwoordiger van een erkend klassebureau of, indien de beproevingen buiten Nederland plaatsvinden, ten overstaan van een ambtenaar van de Administratie van het betreffende land.

10.3 De resultaten van de in 10.1 genoemde beproevingen moeten worden vastgelegd in een afnamerapport conform een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld model, opgemaakt en ondertekend door degene ten wiens overstaan de afname van de installatie heeft plaatsgevonden.

10.4 Het afnamerapport moet worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 11 *Herstellingen en wijzigingen van de installaties*

Na uitgebreide herstellingen of wijzigingen moet het betreffende gedeelte van de kooldioxide-brandblusinstallatie worden onderworpen aan de beproevingen als aangegeven in artikel 10 voorzover deze van toepassing zijn.

Artikel 12 *Periodieke beproevingen, controles en inspecties*

Telkenmale na verloop van ten hoogste 12 maanden moet de brandblusinstallatie aan een inspectie worden onderworpen met inachtneming van de door de fabrikant in de handleiding gegeven aanwijzingen. De controle, genoemd onder 12.1.7, mag voor schepen, geen passagiersschepen zijnde, eens per 24 maanden plaatsvinden. De jaarlijkse inspectie moet, voor zover de betreffende onderdelen in de installatie aanwezig zijn, het volgende omvatten:

12.1.1 de gehele installatie uitwendig onderzoeken;

12.1.2 de gehele installatie met lucht van ten minste 6 bar doorblazen;

12.1.3 het beproeven van het alarmsysteem op goede werking;

12.1.4 de vulling van de pilot-flessen van bedieningseenheden controleren op de juiste massa of druk, zoals deze op de flessen is aangegeven, waarbij een massavermindering van ten hoogste 5 percent of een drukvermindering van ten hoogste 10 percent is toegestaan;

12.1.5 een controle op de bediening en de dichtheid van de scheidingsafsluiters van de installatie waarbij zonodig gebruik gemaakt kan worden van de in 4.12 van hoofdstuk 4 genoemde hulpbron;

12.1.6 een controle op de goede werking van de (pneumatisch bediende) activeer-inrichtingen van de flesafsluiters zoals voorgeschreven in de handleiding;

12.1.7 het controleren van de vulling van elke fles kooldioxide met inbegrip van de flessen genoemd in de hoofdstukken 7 en 8, waarbij een vermindering van de massa van ten hoogste 5 percent is toegestaan. Van deze controle moet een gewaarmerkt rapport aan boord aanwezig zijn; en

12.1.8 door een eindcontrole zeker stellen dat de installatie bedrijfs-klaar is.

12.2 Van de voorgeschreven jaarlijkse inspectie en de bevindingen daarbij moet aantekening worden gehouden in het scheepsdagboek.

12.3 Telkenmale na verloop van ten hoogste 5 jaren moet de brandblus-installatie aan een inspectie worden onderworpen die, met inachtname van de door de fabrikant in de handleiding gegeven aanwijzingen en voor zover de betreffende onderdelen in de installatie aanwezig zijn, het volgende omvat:

12.4.1 het bepaalde in 12.1;

12.4.2 het controleren van de dichtheid van de leidingen van de pilot-flessen naar de activeer-inrichtingen van de flesafsluiters dan wel andere stuurleidingen onder een druk van ten minste 25 bar;

12.4.3 het controleren van de afstelling van de veerbelaste veiligheids-kleppen op 120 bar;

12.4.4 het controleren van de dichtheid van het afsluitbare hogedruk-gedeelte tot en met de scheidingsafsluiter door middel van lucht of verstikkend gas onder een druk van ten minste 25 bar;

12.4.5.1 het controleren van het middeldruk en lagedruk gedeelte alsmede de goede uitstroming in de ruimen door intensief doorblazen met lucht of verstikkend gas onder een aanvangsdruk van ten minste 25 bar. De plaatsen als vermeld in onderdeel 4.3 van artikel 4 moeten visueel waarneembaar zijn gemaakt;

12.4.5.2 het controleren van de goede uitstroming uit de blaasmonden in de machinekamer, het ketelruim, de ladingpompkamer en overige hiervoor in aanmerking komende ruimten door middel van lucht of verstikkend gas onder een aanvangsdruk van ten minste 25 bar. Bij het gebruik van een verstikkend gas voor het doorblazen moeten de nodige veiligheidsmaatregelen worden genomen. Indien de installatie uit niet meer dan 20 flessen (900 kg) bestaat dient deze controle bij voorkeur niet met een verstikkend gas te worden uitgevoerd.

12.4.6 het controleren van het rookmeldsysteem door middel van een rookproef, indien het kooldioxide-leidingsysteem in de ruimen tevens als rookmeldsysteem is uitgevoerd.

12.4.7 het beproeven van het lekventiel op de goede werking;

12.4.8 het controleren van de gehele installatie met betrekking tot het bedrijfsklaar zijn;

12.4.9 voor het in 12.4.4, 12.4.5.1 en 12.4.5.2 genoemd verstikkend gas kan gebruik gemaakt worden van de kooldioxide afkomstig van de periodiek te keuren flessen als aangegeven in 12.5.

12.5 Telkenmale na afloop van ten hoogste 5 jaar moet ten minste 5 percent van de flessen van een kooldioxide-batterij in- en uitwendig worden onderzocht en op de voorgeschreven persdruk worden beproefd, waarbij er op moet worden gelet dat andere dan in de vorige 5-jaarlijkse perioden gekeurde flessen worden beproefd. De beproevingsdatum en het waarmerk van de keurende instantie moeten op de fles worden ingeslagen. Een gewaarmerkt keuringsrapport met bevindingen moet worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Indien de genoemde inspecties hiertoe aanleiding geven, kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden verlangd dat de gehele flessen-batterij op de hier aangegeven wijze wordt geïnspecteerd.

12.6 Flessen voor kooldioxide die tengevolge van het persen een blijvende volumevermeerdering hebben ondergaan moeten worden afgekeurd.

12.7 Alvorens tot hervulling wordt overgegaan, moet aan het volgende zijn voldaan:
- een visueel onderzoek van de stijgbuis door de ambtenaar dan wel door de vertegenwoordiger ten wiens overstaan de periodieke beproeving als bedoeld in 12.5 plaatsvindt.
- het vernieuwen van de breekplaat;
- het controleren op dichtheid van de flesafsluiter en indien van toepassing op gangbaarheid.

12.8 Uit een door het vulstation af te geven verklaring moet blijken dat elke fles is gevuld met de voorgeschreven hoeveelheid kooldioxide.

12.9 Indien bij een inspectie aan boord mocht blijken dat één of meer flessen kooldioxide uitwendig interingen vertonen, kunnen deze flessen worden aangewezen voor het tussentijds ondergaan van een onderzoek als bedoeld in 12.4 tot en met 12.8.

12.10 De in 12.4 tot en met 12.9 genoemde beproevingen moeten worden verricht ten overstaan van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie. Na toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen deze beproevingen worden verricht ten overstaan van een vertegenwoordiger van een erkend klassebureau of, indien de beproevingen buiten

Nederland plaatsvinden, ten overstaan van een ambtenaar van de Administratie van het betreffende land.

12.11 De resultaten van bovengenoemde beproevingen moeten worden vastgelegd in een beproevingsrapport conform een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld model, opgemaakt en ondertekend door degene ten wiens overstaan de beproevingen hebben plaatsgevonden.

12.12 Het beproevingsrapport moet worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

12.13 Van de voorgeschreven 5-jaarlijkse inspectie en de bevindingen daarbij moet aantekening worden gehouden in het scheepsdagboek.

Artikel 13 *Regels van klassebureaus*

Indien het schip is gebouwd volgens de regels van een erkend klassebureau, mogen met betrekking tot de constructie en inrichting van vaste brandblusinstallaties met kooldioxide als blusstof, de desbetreffende voorschriften van dat klassebureau worden toegepast, als wordt voldaan aan artikel 5 van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 14 *Wederzijdse erkenning*

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen, dan wel geëiste onderzoeken of typegoedkeuringen, worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen dan wel onderzoeken of typegoedkeuringen, vastgesteld of geëist door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting en de bijlagen in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 278/1992 (Stcrt. 1992, 70). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).

De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 13 is een bepaling opgenomen welke uitvoering geeft aan artikel 14 van richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties. Dit artikel verplicht iedere lidstaat van de Europese Unie erop toe te zien dat schepen varend onder zijn vlag worden gebouwd en onderhouden overeenkomstig de voorschriften van een erkende organisatie betreffende de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur.

In artikel 14 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.

De ontwerp-bekendmaking is op 14 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0568/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG.

De ontwerp-bekendmaking is op 29 september 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.540), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.

Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 2 tot en met 10 en 12.

Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde vast aangebrachte brandblusinstallaties met kooldioxide als blusstof zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.

---

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 14 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften opgenomen. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

Bijlage A behorend bij Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 278/92

AFNAMERAPPORT KOOLDIOXIDE-BRANDBLUSINSTALLATIE

(Voor een nieuwe installatie c.q. na een grote reparatie of wijziging van de installatie)

Naam van het schip

Internationaal naamsein thuishaven

Naam fabrikant en bouwjaar installatie

Beveiligde ruimten				
Benodigde CO_2 in kg				

Aantal flessen in batterij inhoud per fles kg. Totaal kg.
Spoelluchtleiding motoren flessen à kg.
Brandblus hulpketelinstallatie flessen à kg.

Ondergetekende verklaart dat de kooldioxide-brandblusinstallatie van bovengenoemd schip in zijn aanwezigheid aan de volgende beproevingen*) is onderworpen:

		bevindingen
a.i	Het hogedruk gedeelte geperst op een druk van ten minste 150 bar	
a.ii	Afsluiters en kranen in het hogedruk ged. op openen getest onder een druk van 120 bar	
a.iii	Het middeldruk gedeelte geperst op een druk van ten minste 50 bar	
a.iv	Het lagedruk gedeelte beproefd met lucht van ten minste 6 bar	
a.v	Stuurleidingen geperst op een druk van 1,5 maal de werkdruk	
a.vi	De dichtheid v/h hogedruk gedeelte v/h leidingnet alsmede de scheidingsafsluiting gecontroleerd onder 25 bar druk	
b.	De activeer-inrichtingen van flesafsluiters alsmede de al of niet op afstand bedienbare scheidingsafsluiters beproefd	
c.	Het alarmsysteem beproefd onder vol bedrijf	
d.	De afstelling van de veiligheidskleppen op 120 bar gecontroleerd	
e.i	De juistheid van de aansluitingen der ruimen en de goede uitstroming beproefd	
e.ii	Het rookmeldsysteem beproefd d.m.v. een rookproef	
f.	De goede uitstroming beproefd uit de blaasmonden in machinekamer, ketelruim, ladingpompkamer en overige ruimten (specificeren)	
g.	Het lekventiel beproefd op de goede werking	
h.	Het bedrijfsklaar zijn van de gehele installatie gecontroleerd	

Ondergetekende verklaart voorts dat de installatie geheel voldoet aan de gestelde eisen en geheel bedrijfsgereed is opgeleverd.

Opgemaakt door functie
te op Handtekening,

*) Voor nadere omschrijving van de te houden beproevingen z.o.z.

Nadere omschrijving van de te houden beproevingen:

Nadere omschrijving van de te houden beproevingen:

a.I het persen van het hogedrukgedeelte t/m de scheidingsafsluiter van de machinekamer, het ketelruim of de ladingspompkamer en t/m de bedienings-afsluiters/-kranen naar de ruimen: met een druk van ten minste 150 bar;

a.II scheidingsafsluiters en bedieningskranen in het hogedrukgedeelte moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij onder een druk van 120 bar nog gemakkelijk kunnen worden geopend;

a.III het persen van het middeldrukgedeelte (leidingen met open einden voor zover lopend door accomodatieruimten, benevens het gedeelte van de hoofdtoevoerleiding naar de machinekamer, het ketelruim of de ladingpompkamer tussen de scheidingsafsluiter en de betreffende ruimte): met een druk van ten minste 50 bar;

a.IV het persen van het lagedrukgedeelte (de overige leidingen met open einden): met lucht op een druk van ten minste 6 bar;

a.V het persen van de leidingen van pilot-flessen naar de activeer-inrichtingen van de flesafsluiters dan wel andere stuurleidingen op een druk van 1,5 maal de werkdruk;

a.VI het controleren van de dichtheid van het hogedrukgedeelte van het leidingnet met inbegrip van de scheidingsafsluiter(s) met een druk van ten minste 25 bar;

b. het beproeven op de goede werking van de (pneumatisch bediende) activeer-inrichtingen van de flesafsluiters en van de eventueel aanwezige, op afstand bedienbare scheidingsafsluiters;

c. het beproeven van het alarmsysteem op de goede werking onder vol bedrijf;

d. het controleren van de afstelling van de veerbelaste veiligheidskleppen op 120 bar;

e.I/f het controleren van de goede uitstroming uit de blaasmond in de machinekamer, het ketelruim, de ladingpompkamer en de ruimen door middel van lucht onder een aanvangsdruk van ten minste 25 bar of op een hieraan gelijkwaardige wijze, rekening houdend met het gevaar bij gebruik van verstikkend gas. Indien een installatie uit niet meer dan 20 flessen (900 kg) bestaat dient deze controle bij voorkeur niet met een verstikkend gas te worden uitgevoerd;

e.II het controleren van het rookmeldsysteem door middel van een rookproef, indien het kooldioxide-leidingsysteem in de ruimen tevens als rookmeldsysteem is uitgevoerd;

g. het beproeven van het lekventiel op de goede werking;

h. het controleren van de gehele installatie met betrekking tot het bedrijfsklaar zijn.

Bijlage B behorend bij Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 278/92

BEPROEVINGSRAPPORT KOOLDIOXIDE-BRANDBLUSINSTALLATIE

(Voor de 5-jaarlijkse beproeving van bestaande installatie)

Naam van het schip
Internationaal naamsein thuishaven
Naam fabrikant en bouwjaar installatie

Beveiligde ruimten				
Benodigde CO2 in kg				

Aantal flessen in batterij inhoud per fles kg. Totaal kg.
Spoelluchtleiding motoren flessen à kg.
Brandblus hulpketelinstallatie flessen à kg.

Ondergetekende verklaart dat de kooldioxide-brandblusinstallatie van bovengenoemd schip in zijn aanwezigheid aan de volgende beproevingen**) is onderworpen:

		medium	druk	bevindingen
a.	Uitwendig onderzoek gehele installatie			
b.	Gehele installatie met lucht van 6 bar doorgeblazen			
c.	Het alarmsysteem bij varend/stilliggen*) schip beproefd			
d.	Controle op bediening en dichtheid van scheidingsafsluiters			
e.	De activeer-inrichtingen van flesafsluiters beproefd			
f.	Stuurleidingen op dichtheid gecontroleerd			
g.	De veerbelaste veiligheidskleppen op juiste afstelling (120 bar) gecontroleerd			
h.	Het hogedruk leidinggedeelte (op dichtheid) gecontroleerd			
i.	Het middeldruk en lagedrukleiding gedeelte (op uitstroming) gecontroleerd			
j.	De uitstroomblaasmonden in M.K./ketelruim/ ladingpompkamer en overige ruimten*)			
k.	Het rookmeldsysteem			
l.	Het lekventiel beproefd op goede werking			

De hiernaast genoemde CO_2 flessen inwendig onderzocht en geperst

no. van de fles	stijgbuis		
	materiaal	toestand	bevestiging

Ondergetekende verklaart voorts dat de installatie geheel voldoet aan de gestelde eisen en geheel bedrijfsgereed is opgeleverd.

Opgemaakt door functie
te op Handtekening,

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

**) Voor nadere omschrijving van de beproevingen z.o.z.

Nadere omschrijving van de te houden beproevingen:

a. de gehele installatie uitwendig onderzoeken;

b. de gehele installatie met lucht van ten minste 6 bar doorblazen;

c. het beproeven van het alarmsysteem op goede werking;

d. een controle op de bediening en dichtheid van de scheidingsafsluiters van de installatie waarbij zonodig gebruik gemaakt kan worden van de in 4.12 van hoofdstuk 4 genoemde hulpbron;

e. het beproeven van de (pneumatisch bediende) activeer-inrichtingen van de flesafsluiters op de goede werking zonodig met gebruikmaking van de in 4.12 van hoofdstuk 4 genoemde hulpbron;

f. het controleren van de dichtheid van de leidingen van de pilot-flessen naar de activeer-inrichtingen van de flesafsluiters dan wel andere stuurleidingen onder een druk van ten minste 25 bar;

g. het controleren van de afstelling van de veerbelaste veiligheidskleppen op 120 bar;

h. het controleren van de dichtheid van het hogedruk gedeelte tot en met de scheidingsafsluiter door middel van lucht of verstikkend gas onder een druk van ten minste 25 bar;

i. het controleren van het middeldruk en lagedruk gedeelte alsmede de goede uitstroming in de ruimen door intensief doorblazen met lucht of verstikkend gas onder een aanvangsdruk van ten minste 25 bar. Op plaatsen waar het optreden van corrosie kan worden verwacht zoals bij dek- en schotdoorvoeringen zullen de leidinggedeelten zodanig moeten worden uitgevoerd dat zij visueel waarneembaar kunnen worden gemaakt;

j. het controleren van de goede uitstroming uit de blaasmonden in de machine-kamer, het ketelruim, de ladingpompkamer en overige hiervoor in aanmerking komende ruimten door middel van lucht of verstikkend gas onder een aanvangsdruk van ten minste 25 bar.
Bij gebruik van verstikkend gas voor het doorblazen moeten de nodige veiligheidsmaatregelen worden genomen.
Indien de installatie uit niet meer dan 20 flessen (900 kg) bestaat moet deze controle bij voorkeur niet met een verstikkend gas te worden uitgevoerd;

k. het controleren van het rookmeldsysteem door middel van een rookproef, indien het kooldioxide-leidingsysteem in de ruimen tevens als rookmeldsysteem is uitgevoerd.

l. het beproeven van het lekventiel op de goede werking.

N.B. voor het in de punten h, i en j genoemd verstikkend gas kan gebruik gemaakt worden van de kooldioxide afkomstig van de periodiek te keuren flessen.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 279/1992
(Stabiliteit van schepen in intacte toestand, geen offshore bevoorradingsschepen of onbemande pontons voor vervoer van deklading zijnde)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 279/1992 komt te luiden:

Artikel 1 Algemeen

1.1 De bepalingen van deze bekendmaking en bijlagen zijn niet van toepassing op:

a. offshore bevoorradingsschepen, zijnde schepen die:
  .1 in hoofdzaak betrokken zijn bij het vervoer van voorraden, materialen en uitrustingsstukken naar en van offshore-installaties; en
  .2 zijn ontworpen met voorlijk gelegen accomodatieruimten en brug en met een zich op het achterschip bevindend blootgesteld ladingdek ten behoeve van ladingbehandeling op zee;

b. pontons, die:
  .1 onbemand en gesleept vervoerd worden;
  .2 uitsluitend lading op dek vervoeren;
  .3 een volheidscoëfficiënt van 0,9 of groter hebben;
  .4 een breedte/holte verhouding, B/H, hebben van meer dan 3,0; en
  .5 geen luiken anders dan luiken met een opening van ten hoogste 1,5 m^2 die dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten door middel van pakking en knevels, dan wel kleine waterdichte afsluitbare mangaten, in het dek hebben.

1.2 Tenzij anders aangegeven, wordt in deze bekendmaking onder de lengte, de breedte, de holte en de volheidscoëfficiënt van het schip verstaan hetgeen dienaangaande is omschreven in artikel 2 van bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 2 Hellingproefverslag

Voor elk schip moet een berekeningsverslag van de met het schip gehouden hellingproef worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
Dit verslag dient te bevatten:

.1 de berekening van de massa van het ledig bedrijfsklare schip;

.2 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in hoogte boven de basislijn ($\overline{KG}$), volgens de norm NEN 3085;

.3 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in lengte ten opzicht van de achterloodlijn of ten opzichte van ½ L_{ord} (Gl), een en ander volgens de norm NEN 3085.

Artikel 3 Stabiliteitsgegevens

3.1 Voor schepen, geen passagiersschepen, sleepboten of baggermaterieel zijnde, met een lengte van 24 m of meer, moeten de volgende stabiliteitsgegevens worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie:

.1 een capaciteitsplan dat de nodige gegevens betreffende de ruimen en tanks bevat. Op het plan moet door middel van een tekening van de langsdoorsnede van het schip, alsmede van de nodige horizontale doorsneden over dubbele bodemtanks, dieptanks, enz. de juiste ligging en de bestemming van de verschillende compartimenten zijn aangegeven.
Het capaciteitsplan moet vergezeld zijn van twee tabellen:

.1.1 een tabel, waarin is vermeld de verschillende ruiminhouden (balen en graan), dan wel de ladingtankinhouden, met de ligging van de bijbehorende zwaartepunten in hoogte boven de basislijn en in lengte ten opzichte van de achterloodlijn of ten opzichte van ½ L_{ord}, een en ander volgens de norm NEN 3085;

.1.2 een tabel die de inhouden van de tanks, andere dan bedoeld onder .1.1, met de ligging van de bijbehorende zwaartepunten in hoogte en in lengte, zoals aangegeven in .1.1, vermeldt. In deze tabel moet tevens voor elke tank de invloed van het vrije vloeistofoppervlak in de tank zijn aangegeven;

.2 een carènediagram met inbegrip van de krommen van spantoppervlakken (Bonjean-krommen) en de krommen van de spantmomenten [1]. Indien de in het hellingproefverslag voorkomende hydrostatische gegevens zijn bepaald met behulp van een erkend computerprogramma, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepalen dat een carènediagram niet hoeft te worden ingediend.
Voor verdere bijzonderheden betreffende de berekening van de gegevens voor het carènediagram wordt verwezen naar bijlage III van deze bekendmaking, onder 1 en 2;

---

[1]) Deze gegevens mogen in de vorm van daartoe geëigende tabellen worden ingediend, dan wel in een andere presentatie, indien daarmee dezelfde informatie kan worden verkregen.

.3 een diagram van de zogenaamde dwarskrommen van statische stabiliteit voor hellingen van 2, 5, 10, 15, 20, 30, 40, 50 en 60 graden, zijnde de grafieken van $\overline{KN}$ sinΦ, uitgezet op het deplacement in tonnen van 1000 kg(t), op buitenkant huid met aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 [2]).
Hierin is $\overline{KN}$ sinΦ de afstand van het kielpunt (K) - het snijpunt van de hartlijn van het schip met malkant spant, ter plaatse van het grootspant - tot de lijn van opdrijvende kracht bij de betreffende helling. Voor de verdere gegevens betreffende de berekening van de dwarskrommen wordt verwezen naar bijlage III van deze bekendmaking, onder 1 en 3.
Voor schepen die zijn ingericht voor het vervoer van gestort graan, dient ook de dwarskromme van statische stabiliteit voor een helling van 12 graden te worden berekend, zoals aangegeven in bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965;

.4 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte ($\overline{GM}$) en van de kromme van de armen van statische stabiliteit voor de volgende beladingstoestanden van het schip:

.4.1. vertrek uit haven in ballasttoestand, zonder lading, doch met volle bunkers en drinkwatertanks;

.4.2. aankomst in haven in ballasttoestand, zo als aangegeven in 4.1, en met een restant brandstofolie en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de beschikbare inhoud van de betreffende tanks;

.4.3. vertrek uit haven liggende op het zomermerk, homogeen beladen en met volle bunkers en drinkwatertanks;

.4.4. aankomst in haven, beladen als aangegeven in .4.3, en met een restant brandstofolie en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de beschikbare inhoud van betreffende tanks;

.4.5. andere beladingstoestanden indien deze geregeld voorkomen, zoals bijvoorbeeld:

niet homogeen beladen schip; afhankelijk van de inrichting van het schip eventueel in plaats van de beladingstoestanden genoemd onder .4.3 en .4.4, lege dieptanks, indien het schip is voorzien van dieptanks, bunkervoorraad voor een korte reis, deklasten containers of andere deklast, geen deklast hout zijnde.

indien het schip is ingericht voor het vervoer van deklasten hout, bovendien de nodige berekeningen voor de volgende beladingstoestanden van het schip:

---

[2]) Deze gegevens mogen ook in de vorm van daartoe geëigende tabellen worden ingediend.

.4.6. vertrek uit haven, met homogene lading in de ruimen en een lading hout op het dek of op de luiken en met volle bunkers en drinkwatertanks, waarbij het schip, rekening houdend met het bepaalde in .4.7 ten aanzien van de gewichtstoename van de deklast, is beladen tot de grootst mogelijke diepgang;

.4.7. aankomst in haven, als aangegeven in .4.6, en met een restant brandstofolie en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de beschikbare inhoud van de betreffende tanks. In deze toestand moet worden aangenomen dat het gewicht van de deklast met 10 percent is toegenomen ten gevolge van het opnemen van water [3]. Indien ijsafzetting op de deklast kan worden verwacht dient ook met deze gewichtstoename rekening te worden gehouden.

Indien ter voldoening aan de stabiliteitscriteria, genoemd onder 4, in enige beladingstoestand een hoeveelheid waterballast noodzakelijk is, dient dit in de berekening van de betreffende beladingstoestand duidelijk te zijn aangegeven.

Bij de berekening van de beladingstoestanden, genoemd onder .4.1 tot en met .4.7, moet rekening worden gehouden met de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks, alsmede met de invloed van de wind op het schip, zoals aangegeven in Bijlage III van deze bekendmaking, onder 4, respectievelijk onder 5.
Bij elke beladingstoestand dient op klein formaat de verdeling van de lading en de vulling van de tanks te worden aangegeven in een of meer langsdoorsneden van het schip.

.5 een tabel waarin voor een voldoende aantal diepgangen (ten opzichte van de onderkant van de kielplaat), de volgende hydrostatische gegevens van het schip kunnen worden afgelezen:

deplacement in zoet water met een dichtheid van 1,000 t/m^3 op buitenkant huid met aanhangsels, in tonnen van 1000 kg;

deplacement in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 op buitenkant huid met aanhangsels, in tonnen van 1000 kg;

gewicht, nodig voor 1 cm diepgangsverandering in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3, in tonnen van 1000 kg;

moment, nodig voor 1 cm totale trimverandering op de diepgangschalen in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3, in tonmeters;

drukkingspunt in lengte ten opzichte van de lijn, bedoeld in 2 onder .3 in meters;

---

[3]) De aandacht zij erop gevestigd dat bepaalde deklasten hout voorkomen waarvan bekend is dat de gewichtstoename ten gevolge van het opnemen van water beduidend groter kan zijn.

zwaartepunt van de lastlijn in lengte ten opzichte van de lijn als bedoeld in 2 onder .3 in meters;

dwarsmetacentrum boven de basislijn in meters;

Teneinde de diverse hydrostatische gegevens nauwkeurig te kunnen vaststellen dienen de diepgangsverschillen voldoende klein te worden genomen. De vorm van de tabel is aangegeven in bijlage I van deze bekendmaking;

.6 een tekening waaruit op eenvoudige wijze het verband tussen de op de diepgangsmerken afgelezen diepgangen, en de gemiddelde diepgang op ½ L_{grd} kan worden afgeleid. Deze tekening kan worden gecombineerd met de tekening "plaatsing diepgangsmerken";

.7 een kromme van maximaal toelaatbare $\overline{KG}'$ waarbij nog wordt voldaan aan de criteria, genoemd onder 4., uitgezet op de diepgang in meters ten opzichte van de onderkant van de kielplaat en op het deplacement in tonnen van 1000 kg op de buitenkant huid met aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3, zoals aangegeven in bijlage II van deze bekendmaking. Hierbij geeft $\overline{KG}'$ de ligging van het gewichtszwaartepunt boven de basislijn aan, nadat dit is gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks.

In de volgende gevallen moeten meerdere krommen van maximaal toelaatbare $\overline{KG}'$ worden ingediend:

.1 indien het gestelde in bijlage III van deze bekendmaking, onder 1.2., van toepassing is met betrekking tot de invloed van de trim op de armen van statische stabiliteit;

.2 indien bij het vervoer van deklasten hout het gestelde in bijlage III van deze bekendmaking, onder 3.3.1., van toepassing is met betrekking tot het drijfvermogen van de deklast hout;

.3 ingeval van het vervoer van deklasten met betrekking tot het effect van de hoogte van de deklast op de invloed van de wind ingevolge het gestelde in bijlage III van deze bekendmaking, onder 5.

De krommen van maximaal toelaatbare $\overline{KG}'$ behoeven niet te worden ingediend voor schepen met een beperkt aantal beladingsmogelijkheden die alle onder de beladingstoestanden, bedoeld in .4, onder .4.1. tot en met .4.5. zijn begrepen.

3.2 Voor schepen, geen sleepboten of baggermaterieel zijnde, met een lengte van minder dan 24 m, moeten de volgende stabiliteitsgegevens worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie:

.1 de gegevens, genoemd in 3.1, onder .1, .2, .3 en .5;

.2 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte en van de bijbehorende kromme van de armen van statische stabiliteit voor enige kenmerkende beladingstoestanden van het schip, waaronder een toestand waarbij het schip tot het zomermerk is beladen;

.3 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte en van de bijbehorende kromme van de armen van de statische stabiliteit voor schepen met een niet-waterdicht dekhuis of een kuip, indien:

a. het niet-waterdichte dekhuis een lengte heeft van meer dan 15% van de lengte van het schip en de vloer van dit dekhuis zich op minder dan 900 mm boven het vrijboorddek bevindt. Hierbij moet worden aangenomen dat zich water in het dekhuis bevindt tot aan het niveau van de buitendeurdrempel;

b. de vloer van het niet waterdichte dekhuis of de kuip zich onder het vrijboorddek bevindt. Hierbij moet worden aangenomen dat zich in de kuip of in het dekhuis water bevindt, tot aan het niveau van de buitendeurdrempel indien dit niveau hoger is.

.4 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte en van de bijbehorende kromme van de armen van statische stabiliteit, waarbij alle passagiers zich aan één boord bevinden.

3.3 Voor sleepboten en baggermaterieel moeten stabiliteitsgegevens volgens het gestelde in 3.2, onder .1 en .2, worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3.4 Voor passagiersschepen met een lengte van 24 m of meer moeten de volgende stabiliteitsgegevens worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie:

.1 de gegevens, genoemd in 3.1, onder .1, .3, .5, .6 en .7;

.2 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte en van de bijbehorende kromme van de armen van statische stabiliteit voor enige kenmerkende baladingstoestanden van het schip, waaronder toestanden waarbij het schip tot de maximaal toelaatbare diepgang is beladen.

Artikel 4 Stabiliteitscriteria

4.1 Behoudens in gevallen als bedoeld in 4.5., dient voor schepen met een lengte van minder dan 100 m in alle voorkomende baladingstoestanden te worden voldaan aan de volgende criteria:

.1 de dynamische weg mag bij een helling van 30 graden niet kleiner zijn dan 0,055 meterradialen en bij een helling van 40 graden of bij de helling waarbij het schip vervuld raakt (Φ_f) [4]) indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner dan 0,09 meterradialen;

.2 de toename van de dynamische weg tussen een helling van 30 graden en een helling van 40 graden of de helling (Φ_f) indien deze kleiner is dan 40 graden, mag niet minder zijn dan 0,03 meterradialen;

.3 de arm van statische stabiliteit moet bij een helling van 30 graden of meer ten minste 0,20 m bedragen;

.4 de maximale waarde van deze armen van statische stabiliteit moet bij voorkeur worden bereikt bij een helling van ten minste 30 graden, doch in geen geval bij een helling van minder dan 25 graden;

.5 de aanvangsmetacenterhoogte mag niet kleiner dan 0,15 m.

4.2 Behoudens in gevallen als bedoeld in 4.5., gelden voor schepen met een lengte van 100 m of meer, de in 4.1 genoemde criteria als aanwijzingen betreffende de stabiliteit in alle beladingstoestanden.

4.3 Indien een schip, ongeacht zijn lengte, een deklast hout vervoert die voldoet aan de hierna te noemen voorwaarden, mag in afwijking van het gestelde in 4.1 worden voldaan aan de volgende criteria:

4.3.1. de dynamische weg mag bij een helling van 40 graden of bij de helling waarbij een schip het vervuld raakt (Φ_f) indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner zijn dan 0,08 meterradialen;

4.3.2. de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit moet tenminste 0,25 m bedragen;

4.3.3. de aanvangsmetacenterhoogte mag, na correctie voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks en rekening houdend met het toenemen van het gewicht van de deklast ten gevolge van het opnemen van water of afzetting van ijs, niet kleiner zijn dan 0,10 m.

Voor de toepassing van deze criteria dient de deklast te voldoen aan de volgende voorwaarden:

---

[4]) De helling waarbij het schip vervuld raakt (Φ_f) is de helling waarbij openingen in de romp, bovenbouwen of dekhuizen, die niet waterdicht kunnen worden afgesloten, onder water komen. Bij de toepassing van dit criterium behoeven kleine openingen waar doorheen naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie binnenstromend water niet verder in het schip kan binnendringen, niet als open te worden beschouwd.

.1 de kuilen tussen de delen van de bovenbouw moeten over de volle lengte met hout zijn gevuld; indien zich op het achterdek geen bovenbouw bevindt moet de deklast zich ten minste tot de achterzijde van het achterste luikhoofd uitstrekken;
.2 dwarsscheeps moet de deklast zich zo dicht mogelijk tot elk boord uitstrekken; hierbij is het evenwel toelaatbaar dat de buitenzijde van de deklast zover naar binnen is geplaatst als noodzakelijk is indien de overgang van huidbeplating naar de dekbeplating is uitgevoerd als een rondgezette plaat met een straal van ten hoogste 4 percent van de scheepsbreedte of vanwege de deklaststutten;
.3 de deklast moet zodanig zijn vastgezet dat verschuiven van de deklast bij grote hellingen van het schip wordt voorkomen.

4.4 Behoudens in gevallen als bedoeld in 4.5, dient in verband met de invloed van de wind op een schip, ongeacht zijn lengte, te worden voldaan aan het volgende criterium:
de ten gevolge van het windmoment optredende helling (Φ_c) mag niet meer bedragen dan 50 graden of de helling waarbij het schip vervuld raakt (Φ_f) indien deze kleiner is dan 50 graden, of de helling waarbij, voor het schip onder de invloed van het windmoment, geen herstellend moment aanwezig is (Φ_v) indien deze kleiner is dan (Φ_f) en 50 graden.

Voor verdere bijzonderheden betreffende de invloed van de wind op de stabiliteit, met name de berekening van het windmoment en de optredende hellingshoeken, wordt verwezen naar bijlage III, onder 5., van deze bekendmaking.

4.5 Wanneer de vorm of inrichting van een schip, dan wel de bijzonderheden van het bedrijf daartoe aanleiding geven, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie andere dan in 4.1, onder .1, .2 en .4 genoemde criteria vaststellen indien deze naar zijn oordeel een gelijkwaardige veiligheid bieden.

Een gelijkwaardige veiligheid wordt in 3.2.3 en 3.2.4 geacht te zijn bereikt, indien geen grotere slagzij optreedt dan 7° en de aanvangsmetacenterhoogte, gecorrigeerd voor het effect van vrije vloeistofoppervlakken, ten minste 0.10 m. bedraagt.

Artikel 5 Stabiliteitsgegevens voor gebruik aan boord

5.1. Een boek, bevattende de documenten genoemd in 3.1, onder .1, .3, .4, .5, .6 en .7, moet zich aan boord bevinden van schepen, geen passagiersschepen, sleepboten of baggermaterieel zijnde, met een lengte van 24 m of meer en waarvan de kiel is gelegd op of na 1 april 1977;

5.2. Een boek, bevattende de documenten genoemd in 3.1, onder .1, en 3.2, onder .2, moet zich aan boord bevinden van de volgende schepen:

.1 schepen, geen sleepboten of baggermaterieel zijnde, met een lengte van minder dan 24 m en waarvan de kiel is gelegd op of na 1 april 1987;

.2 sleepboten en baggermaterieel waarvan de kiel is gelegd op of na 1 april 1977.

5.3. Een boek, bevattende de documenten genoemd in 3.1, onder .1, .3, .5, .6 en .7, en 3.4, onder .2, moet zich aan boord bevinden van passagiersschepen met een lengte van 24 m of meer en waarvan de kiel is gelegd op of na 1 april 1987.

5.4. Aan boord van schepen, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 april 1977, moet zich een mapje bevinden dat de documenten bevat die werden vereist ingevolge de bepalingen die bij het in dienst stellen van het schip van kracht waren en die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie werden goedgekeurd.

Artikel 6

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting en de bijlagen in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

BIJLAGEN I T/M III BETREFFENDE DE STABILITEITS-
GEGEVENS VOOR SCHEPEN

(Behoort bij de Bekendmaking aan de Scheepvaart no.279/1992)

Bijlage I

d m	Δ1 t	Δ2 t	ΔΔ2 t	M_1 tm	X_B t.o.v. .... m	X_A t.o.v. .... m	$\overline{KM}$ m
1,90							
1,92							
1,94							
1,96							
1,98							
2,00							
2,02							

Trim = ... m koplast/stuurlast

Noot: d = diepgang t.o.v. onderkant kielplaat (m)

Δ 1 = deplacement met huid en aanhangsels in zoet water met een dichtheid van 1,000 t/m^3 (t)

2 = deplacement met huid en aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 (t)

ΔΔ 2 = gewicht nodig voor 1 cm diepgangsverandering in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 (t)

M_1 = moment nodig voor 1 cm totale trimverandering op de diepgangschalen in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 (tm)

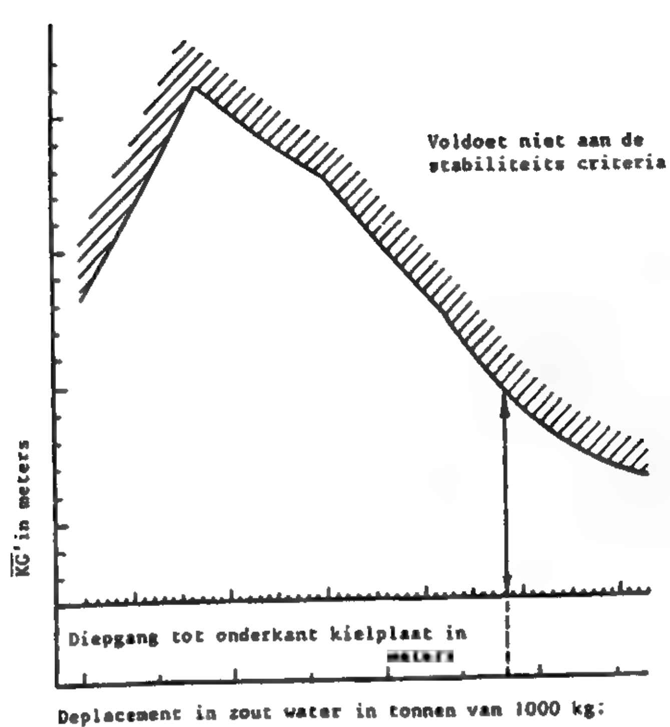
X_B = drukkingspunt in lengte (m)

X_A = zwaartepunt van de lastlijn in lengte (m)

$\overline{KM}$ = dwarsmetacentrum boven de basislijn (m)

Symbolen in overeenstemming met norm NEN 3085.

Bijlage II



Noot: Dit diagram dient te worden aangevuld met meerdere krommen in de gevallen, genoemd in 3.1, onder .7 van deze bekendmaking.

Bijlage III

Aanwijzingen betreffende de berekening van de stabiliteitsgegevens

1. **Algemeen**

1.1. De basislijn voor het carènediagram en voor het diagram van de dwarskrommen van statische stabiliteit moet evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden getrokken door het snijpunt van malkant spant met de hartlijn van het schip, ter plaatse ½ L_{ord}; een en ander volgens de norm NEN 3085.

1.2. De gegevens voor het carènediagram en de dwarskrommen van statische stabiliteit moet door middel van computerprogramma's worden berekend [5]).
Indien de in het bedrijf voorkomende trimtoestanden een merkbare invloed hebben op de hydrostatische gegevens en op de armen van statische stabiliteit moet met de invloed van dergelijke trimtoestanden rekening worden gehouden.
Indien de vorm of inrichting van het schip zodanig is dat bij de verschillende hellingen van het schip trimveranderingen optreden als gevolg van een langsscheepse verschuiving van het drukkingspunt, dient de berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit te worden uitgevoerd door de aanname dat het schip tijdens het hellen vrij kan vertrimmen.

1.3. Voor houten schepen moeten de berekeningen worden uitgevoerd op buitenkant huid.

2. **Carènediagram**

De berekeningen moeten worden uitgevoerd tot een diepgang die ruimschoots boven de ontwerpdiepgang ligt en ten minste gelijk is aan 85 percent van de holte tot het vrijboorddek.

3. **Dwarskrommen van statische stabiliteit**

3.1. Indien een houten dekbedekking aanwezig is mag hiermede bij de berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit rekening worden gehouden.

3.2. Ten aanzien van bovenbouwen, dekhuizen enz. geldt het volgende:

.1 gesloten bovenbouwen die voldoen aan het bepaalde in artikel 2, tiende lid, onder b, van bijlage I van het Schepenbesluit 1965, mogen in rekening worden gebracht;

---

[5]) Van de door middel van computerprogramma's berekende gegevens dienen de volledige in- en uitvoergegevens, alsmede zonodig een uitgebreide programmabeschrijving in enkelvoud te worden ingediend.

.2 gesloten bovenbouwen onder het tweede dek boven het vrijboorddek die voldoen aan het bepaalde onder .1, mogen eveneens in rekening worden gebracht;

.3 dekhuizen op het vrijboorddek mogen in rekening worden gebracht mits zij voldoen aan het bepaalde onder .1 van gesloten bovenbouwen;

.4 indien dekhuizen op het vrijboorddek voldoen aan het bepaalde onder .1, met uitzondering van de voorgeschreven extra uitgang naar hoger gelegen dek, mogen deze dekhuizen niet in rekening worden gebracht; openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd, ook indien zij niet van afsluitmiddelen zijn voorzien;

.5 dekhuizen op het vrijboorddek waarvan de toegangsopeningen niet zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van bijlage I van het Schepenbesluit 1965, mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen worden als gesloten beschouwd indien zij zijn voorzien van afsluitmiddelen die voldoen aan het bepaalde in de artikelen 15, 16, 17 of 18 van bijlage I van genoemd Besluit;

.6 dekhuizen onder het tweede of hoger gelegen dek boven het vrijboorddek mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het dek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd;

.7 bovenbouwen en dekhuizen die niet voldoen aan het bepaalde onder .1, mogen in rekening worden gebracht tot aan de helling waarbij de onderzijde van toegangsopeningen onder water komt (bij deze helling moet de kromme van de armen van statische stabiliteit één of meer sprongen vertonen terwijl bij grotere hellingen de volgelopen ruimten worden geacht geen bijdrage meer te leveren in de stabiliteit);

.8 kleine openingen zoals die bestemd voor het doorvoeren van trossen, ankerkettingen, enz., alsmede spuiopeningen en spui- en afvoerpijpen behoeven niet als open te worden beschouwd indien zij bij een helling van 30 graden of meer worden ondergedompeld; wanneer deze openingen bij een helling van minder dan 30 graden onder water komen, moeten zij als open worden beschouwd indien daardoor naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hoeveelheden water van betekenis in het schip kunnen binnendringen;

.9 trunks en luikhoofden mogen in rekening worden gebracht.

Bij het indienen van de gegevens moeten de gedeelten van het schip die bij berekening van de dwarskrommen zijn

meegerekend, worden vermeld. De helling waarbij het schip vervuld raakt (Φ_f), moet in de dwarskrommen zijn aangegeven.

3.3.1. Bij het vervoer van een deklast hout die voldoet aan de voorwaarden, genoemd in artikel 4.3., van deze bekendmaking, mag als volgt rekening worden gehouden met het drijfvermogen van de deklast:

.1 indien de deklast bestaat uit los vervoerd gezaagd hout, moet voor de deklast een permeabiliteit van 0.25 worden aangenomen;

.2 indien de deklast bestaat uit tot pakketten gebundeld gezaagd hout van dezelfde lengte (zogenaamde lengtepakketten) moet voor de deklast een permeabiliteit van 0,50 worden aangenomen.

3.3.2. Bij alle overige deklasten hout mag geen rekening worden gehouden met het drijfvermogen van de deklast.

3.3.3. De in de berekingen aan te nemen hoogte van de deklast mag niet groter zijn dan de hoogte die volgt uit de beladingstoestanden van het schip; zonodig dienen de berekeningen voor verschillende hoogten van de deklast te worden uitgevoerd.

4. Invloed van vrije vloeistofoppervlakken

4.1. In elke beladingstoestand van het schip moet de aanvangsmetacenter-hoogte ($\overline{GM}$) worden gecorrigeerd voor de invloed van het vrije vloeistofoppervlak in niet geheel gevulde tanks.
Alle tanks die in een bepaalde beladingstoestand gelijktijdig "slack" kunnen zijn dienen hierbij in aanmerking te worden genomen.

4.2. De schijnbare vermindering van GM kan voor elk der tanks afzonderlijk worden bepaald met de formule

$$\frac{\gamma \quad i}{\Delta} \quad \text{(meter)}$$

waarin γ = de dichtheid van de vloeistof in de tank in t/m^3

i = het dwarstraagheidsmoment (het grootste in rekening te brengen kwadratisch oppervlaktemoment) van het vloeistofoppervlak in de tank in m^4 en

Δ = het deplacement van het schip in de betreffende beladingstoestand in tonnen van 1000 kg.

4.3. De kromme van de armen van statische stabiliteit dient te worden bepaald met inachtname van de ten gevolge van de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken schijnbaar gewijzigde ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte boven de basislijn ($\overline{KG}$'). De waarde van $\overline{KG}$ dient daartoe vermeerderd te worden met de berekende vermindering van $\overline{GM}$ als aangegeven in 4.2.

4.4. Indien de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken op de stabiliteit bij verschillende hellingen aanzienlijk is, kan in afwijking van het gestelde in 4.3., de vermindering van de armen van de statische stabiliteit bij de verschillende hellingen voor elk der tanks afzonderlijk worden bepaald met de formule

$$\frac{v.b.\ \gamma\ .k.\sqrt{\delta}}{\Delta} \quad \text{(meter)}$$

waarin:

- v = de totale inhoud van de tank in m^3;
- b = de grootste breedte van de tank in m;
- γ = de dichtheid van de vloeistof in de tank in t/m^3;
- δ = $\frac{v}{l.b.h.}$ = de volheidscoëfficient van de tank
  l, b en h zijn hierin respectievelijk de grootste lengte, de grootste breedte en de grootste hoogte van de tank in m
- Δ = het deplacement van het schip in de betreffende beladingstoestand in tonnen van 1000 kg; en
- k = een dimensieloze factor welke afhankelijk van de verhouding b/h van de tank voor verschillende hellingen uit de in figuur 1 weergegeven tabel kan worden bepaald: voor tussengelegen waarden van b/h wordt de factor door lineaire interpolatie verkregen.

Tabel voor waarden van coëfficiënt "k" voor het berekenen van correcties voor vrije vloeistofoppervlakken op de armen van statische stabiliteit

$k = \frac{\sin\Phi}{12}\left(1+\frac{\tan^2\Phi}{2}\right)x\,b/h$ where $\cot\Phi \geq b/h$

$k = \frac{\cos\Phi}{8}\left(1+\frac{\tan\Phi}{b/h}\right) - \frac{\cos\Phi}{12(b/h)^2}\left(1+\frac{\cot^2\Phi}{2}\right)$ where $\cot\Phi \leq b/h$

Φ b/h	5°	10°	15°	20°	30°	40°	45°	50°	60°	70°	75°	80°	90°	Φ b/h
20	0.11	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	20
10	0.07	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	10
5	0.04	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	5
3	0.02	0.04	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.05	0.04	3
2	0.01	0.03	0.04	0.05	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08	0.06	2
1.5	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	1.5
1	0.01	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.09	0.10	0.12	0.13	0.13	0.13	0.13	1
0.75	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.05	0.07	0.08	0.12	0.15	0.16	0.16	0.17	0.75
0.5	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.04	0.05	0.09	0.16	0.18	0.21	0.25	0.5
0.3	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.03	0.05	0.11	0.19	0.27	0.42	0.3
0.2	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.07	0.13	0.27	0.63	0.2
0.1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.06	0.14	1.25	0.1

4.5. Andere even doeltreffende methoden ter berekening van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken op de armen van statische stabiliteit kunnen eveneens worden aanvaard.

4.6. De invloed van de normaal in lege tanks achterblijvende vloeistoffen behoeft niet in rekening te worden gebracht.

4.7. In de berekende beladingstoestanden dient duidelijk te worden aangegeven welke tanks "slack" gerekend zijn.

5. Invloed van de wind

5.1. Ter bepaling van de invloed van de wind op een schip dient te worden uitgegaan van een dwarsscheeps op het schip werkende windstoot van langere duur. Hiertoe moet het volgende worden berekend:

.1 de zijdelingse oppervlakte van het schip boven de lastlijn, zijn de geprojecteerde zijdelingse oppervlakte van de romp, verschansing, bovenbouwen, dekhuizen, luikhoofden, masten en laadbomen, enz.;

.2 de stationaire windbelasting op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip.
Hierbij moet worden uitgegaan van een winddruk die op de volgende wijze afhankelijk is van de opgelegde windkrachtbeperking:

Winddruk in kg/m^2		
windkrachtbeperking		
max 5 Bf	max Bf 7	geen
5.0	17.3	51.4

.3 de windbelasting tijdens een windstoot op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip, zijnde 50 percent groter dan de stationaire windbelasting;

.4 het windmoment, zijnde het moment van de windbelasting berekend ten opzichte van het lateraal punt van het onderwaterschip;

.5 de windarm, zowel voor het stationaire geval als het geval van een windstoot, zijnde het windmoment gedeeld door het deplacement; deze windarm moet voor alle hellingen gelijk worden gehouden;

.6 de stationaire helling (Φ_o) naar lij, zijnde de evenwichtstoestand bij een stationaire windbelasting;

.7 de slingeramplitude (Φ_a) naar loef ten gevolge van een resonante slingerbeweging opgewekt door de golfbelasting; deze slingerhoek moet als volgt worden bepaald;

$$\Phi_a \text{ (graden)} = 109\ k\ C_1\ C2\sqrt{rs}$$

waarin

C_1 = factor te bepalen volgens Tabel 1

C_2 = factor te bepalen volgens Tabel 2

k = 1 voor een schip met een knikloze kimvorm zonder kimkielen en stafkiel

k = 0.7 voor een schip met een scherp geknikte kimvorm

k = factor te bepalen volgens Tabel 3 voor een schip met kimkielen of stafkiel

r = 0,73 ± 0,6 OG/d met OG: afstand van het gewichtszwaartepunt ten opzichte van de waterlijn in m (positief indien ligging gewichtszwaartepunt boven de waterlijn en negatief indien ligging gewichtszwaartepunt onder de waterlijn)

d = gemiddelde diepgang naar de mal in m

s = factor te bepalen volgens Tabel 4 aan de hand van de slingerperiode T
met $T = 2\ CB/\sqrt{GM}$ seconden
waarin: C = 0,373 + 0.023 (B/d) - 0,043 (L/100)

GM: aanvangsmetacenterhoogte gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken

Waarde van factor C_1

B/d	C_1
≥2,4	1,0
2,5	0,98
2,6	0,96
2,7	0,95
2,8	0,93
2,9	0,91
3,0	0,90
3,1	0,88
3,2	0,86
3,3	0,84
3,4	0,82
≥3,5	0,80

Tabel 1

Waarde van factor C_2

C_B	C_2
≤0,45	0,75
0,50	0,82
0,50	0,82
0,60	0,95
0,65	0,97
≥0,70	1,0

Tabel 2

Waarde van factor k

$\frac{100\ A_k}{LB}$	k
0	1,0
1,0	0,98
1,5	0,95
2,0	0,88
2,5	0,79
3,0	0,74
3,5	0,72
≥ 4,0	0,70

Tabel 3

Waarde van factor s

T	s
≤ 6	0,100
7	0,098
8	0,093
12	0,065
14	0,053
16	0,044
18	0,038
≥20	0,035

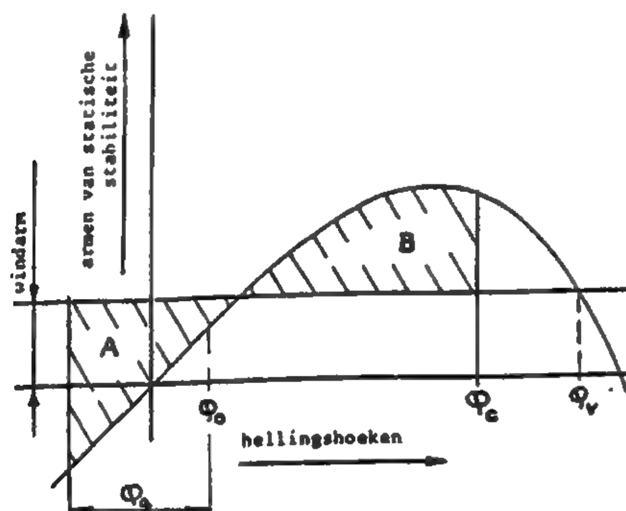
Tabel 4

(Tussenliggende waarden in de tabellen 1 tot en met 4 worden door lineaire interpolatie verkregen)

De symbolen in de bovenstaande tabellen hebben de volgende betekenis:

L = lengte van het schip op de waterlijn in meters
B = breedte van het schip naar de mal in meters
d = gemiddelde diepgang van het schip naar de mal in meters
C_B = blokcoëfficient
A_k = totale oppervlakte van kimkielen, of de geprojecteerde laterale oppervlakte van de stafkiel, of de som van deze oppervlakten (m^2)

5.2 Voor de berekening van de ten gevolge van het windmoment, veroorzaakt door een windstoot, optredende helling (Φ_c) moet worden uitgegaan van een hellingshoek (Φ_a) naar loef gemeten vanuit de stationaire helling (Φ_o) naar lij (zie figuur 2). Het in deze figuur aangegeven oppervlak B dient gelijk te zijn aan het aangegeven oppervlak A.



Figuur 2

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 279/1992 (Stcrt. 1992, 70). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 6 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 14 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0569/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG.
De ontwerp-bekendmaking is op 30 september 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.560), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technisch voorschrift kan worden aangewezen artikel 4.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde schepen in intacte toestand, geen offshore bevoorradingsschepen of onbemande pontons voor het vervoer van deklading, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 6 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

MINISTERIELE REGELING
VAN 12 OKTOBER 1999
DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN:

In overweging genomen hebbende:
dat het wenselijk is dat de hoogst toelaatbare groothandels- en kleinhandelsprijzen voor bepaalde aardolieprodukten zoals vastgelegd in de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) te wijzigen;

HEEFT BESLOTEN:

Artikel I

Artikel 2 van de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) komt voor wat betreft het gedeelte dat betrekking heeft op de verkoopprijzen van benzine, gasolie en kerosine als volgt te luiden:

Het is verboden in Aruba de navolgende aardolieprodukten te verkopen tegen een hogere groothandels- of kleinhandelsprijs per liter dan hieronder aangegeven:

Groothandelsprijs:	
Benzine Unleaded-regular	: 110,6 cent
Benzine Unleaded-premium	: 113,0 cent
Gasolie (Texaco)	: 77,5 cent
Gasolie (Coastal)	: 75,4 cent
Kerosine	: 72,0 cent
Kleinhandelsprijs:	
Benzine Unleaded-regular	: 120,5 cent
Benzine Unleaded-premium	: 122,9 cent
Gasolie (Texaco)	: 85,8 cent
Gasolie (Coastal)	: 83,7 cent
Kerosine	: 80,7 cent

Artikel II

Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de dag van haar plaatsing in de Landscourant van Aruba en indien die dag na 6 oktober 1999 ligt, dan werkt deze regeling terug tot en met 6 oktober 1999.

L.G. Beke-Martinez

MINISTERIELE REGELING
VAN 18 OKTOBER 1999
DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN:

In overweging genomen hebbende:
dat het wenselijk is de hoogst toelaatbare groothandels- en kleinhandelsprijzen voor bepaalde produkten behorende tot de eerste levensbehoeften, zoals vastgesteld in de Prijsregeling eerste levensbehoeften (AB 1990 no. 86) te wijzigen;

HEEFT BESLOTEN:

Artikel I

De bijlage van de Prijsregeling eerste levensbehoeften (AB 1990 no. 86) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel/Merk	Inhoud	Hoogst toelaatbare prijs aan de kleinhandel	Hoogst toelaatbare prijs aan de consument
a. *Rijst:*			
FALCON	Gelezen:		
-wit	20/3 lbs.(1,36 kg)	Afl. 37,42	
	3 lbs.(1,36 kg.)		Afl. 2,11
	12/5 lbs.(2,3 kg.)	-. 36,61	
	5 lbs.(2,3 kg.)		-. 3,45
	6/10 lbs.(4,5 kg.)	-. 35,79	
	10 lbs.(4,5 kg.)		-. 6,74
	1/20 lbs.(9,07 kg.)	-. 11,39	-. 12,87
	1/25 lbs.(11,34 kg.)	-. 13,90	-. 15,71
b. *Suiker:*			
LANTIC	Gelezen:		
-wit	10/1 kg.	-. 16,26	
	1 kg.		-. 1,79
	10/2 kg.	-. 26,78	
	2 kg.		-. 2,95
c. *Thee:*			
DOUWE EGBERT	Gelezen:		
-PcwkCeylon tb	15/100 gr.	-. 34,84	
	100 gr.		-. 2,65
LIPTON(USA)	Gelezen:		
-decaf teabags	12/24 ct.	-. 33,12	
	24 ct.		-. 3,15
d. *Koffie:*			
DOUWE EGBERT	Gelezen:		
-AromRood	15/500 gr.	-. 41,10	
	500 gr.		-. 6,85
FOLGERS	Gelezen:		
-CS CAF FC	6/34,5 oz.(978 gr.)	-. 82,40	
	34,5 oz.(978 gr.)		-. 15,66

NESCAFÉ	Gelezen:		
-Café Supreme	6/45 gr.	-. 22,37	
	45 gr.		-. 4,25
e. Babyvoeding:			
FORMULA S-26	Gelezen:		
-babymlkp	12/454 gr.	-. 83,97	
	454 gr.		-. 8,33
LIGA	Gelezen:		
-baby 4 mnd	12/125 gr.	-. 29,57	
	125 gr.		-. 2,81
-baby 6 mnd	24/175 gr.	-. 60,64	
	175 gr.		-. 2,88
NURSOY	Gelezen:		
-babymlkp	12/400 gr.	-. 97,09	
	400 gr.		-. 9,63
OLVARIT	Gelezen:		
-frt4mnd#06/24/ 06/10	12/150 gr.	-. 20,36	
	150 gr.		-. 1,93
-#200/01/02 menu 6 mnd	12/150 gr.	-. 21,39	
	150 gr.		-. 2,03
-#43/44/45 groente 4 mnd	12/110 gr.	-. 18,60	
	110 gr.		-. 1,77
-#80/81/82/83/84 groente 4 mnd	12/110 gr.	-. 17,70	
	110 gr.		-. 1,68
PROMIL	Gelezen:		
-babymlkp	12/454 gr.	-. 95,78	
	454 gr.		-. 9,50
SIMILAC	Gelezen:		
-Plain,wit/gr.	24/400 gr.	-. 175,19	
	400 gr.		-. 8,69
f. Boter:			
BRKSTONE	Gelezen:		
-nat. Whipped	24/8 oz.(226,8 gr.)	-. 65,39	
	8 oz.(226,8 gr.)		-. 3,11
CAN'T BELEIVE..	Gelezen:		
-# 1530/3450 tu	24/16 oz.(0,5 kg.)	-. 59,24	
	16 oz.(0,5 kg.)		-. 2,81
ECHTE BOTER	Gelezen:		
-ongezouten	40/250 gr.	-. 48,42	
	250 gr.		-. 1,38
g. Margarine:			
BLUE BAND(Trin)	Gelezen:		
-pakjes	48/250 gr.	-. 57,69	
	250 gr.		-. 1,37
-tubs	50/227 gr.	-. 73,97	
	227 gr.		-. 1,69
	24/454 gr.	-. 66,76	
	454 gr.		-. 3,17

BLUE RIBBON	Gelezen:		
-oleo qrtrs	30/4-1/4 lb.(0,5 kg) -.	30,48	
	4-1/4 lb.(0,5 kg)		-. 1,16
FLEISCHMAN	Gelezen:		
-soft spread	18/1 lb.(0,5 kg.) -.	33,74	
	1 lb.(0,5 kg.)		-. 2,14
-low fat tub	18/16 oz.(0,5 kg.) -.	33,74	
	16 oz.(0,5 kg.)		-. 2,14
-lowcal squeeze	12/16 oz.(0,5 kg.) -.	29,15	
	16 oz.(0,5 kg.)		-. 2,77
KRAFT(PARKAY)	Gelezen:		
-#1837/128sfttub	18/1 lbs.(0,5 kg.) -.	29,47	
	1 lbs.(0,5 kg.)		-. 1,87
PROMISE	Gelezen:		
-Ultra marg 2/8	18/2-8 oz.(0,5 kg) -.	39,94	
	2-8 oz.(0,5 kg)		-. 2,53
REMIA	Gelezen:		
-blikken	8/2250 gr. -.	51,00	
	2250 gr.		-. 7,27

h. Eetbare Olieën:

GRAND PURE	Gelezen:		
-corn oil	2/17,5 lbs.(8,3 lt.) -.	36,76	
	17,5 lbs.(8,3 lt.)		-. 20,22
-veg/oil	2/17,5 lbs.(8,3 lt.) -.	26,03	
	17,5 lbs.(8,3 lt.)		-. 14,31
SUNLIGHT	Gelezen:		
-corn oil	12/24 oz.(0,7 lt.) -.	28,66	
	24 oz.(0,7 lt.)		-. 2,63
	12/32 oz.(0,9 lt.) -.	37,15	
	32 oz.(0,9 lt.)		-. 3,41
	8/48 oz.(1,4 lt.) -.	33,23	
	48 oz.(1,4 lt.)		-. 4,57
-veg/oil	12/24 oz.(0,7 lt.) -.	25,64	
	24 oz.(0,7 lt.)		-. 2,35
	12/32 oz.(0,9 lt.) -.	29,17	
	32 oz.(0,9 lt.)		-. 2,67
	8/48 oz.(1,4 lt.) -.	26,42	
	48 oz.(1,4 lt.)		-. 3,63
VALRICO	Gelezen:		
-corn oil	6/96 oz.(2,8 lt.) -.	39,32	
	96 oz.(2,8 lt.)		-. 7,21
-veg/oil	6/96 oz.(2,8 lt.) -.	30,05	
	96 oz.(2,8 lt.)		-. 5,51
WESSON	Gelezen:		
-canola oil	15/24 oz.(0,7 lt.) -.	28,93	
	24 oz.(0,7 lt.)		-. 2,12
	8/48 oz.(1,4 lt.) -.	28,58	
	48 oz.(1,4 lt.)		-. 3,93
	8/64 oz.(1,9 lt.) -.	41,47	
	64 oz.(1,9 lt.)		-. 5,70
	6/1 gal.(3,785 lt.) -.	54,49	
	1 gal.(3,785 lt.)		-. 9,99

-corn oil	15/24 oz.(0,7 lt.)	-.	35,20		
	24 oz.(0,7 lt.)			-.	2,58
	8/48 oz.(1,4 lt.)	-.	33,75		
	48 oz.(1,4 lt.)			-.	4,64
	8/64 oz.(1,9 lt.)	-.	48,70		
	64 oz.(1,9 lt.)			-.	6,70
	6/96 oz.(2,8 lt.)	-.	54,49		
	96 oz.(2,8 lt.)			-.	9,99
	6/1 gal.(3,785 lt.)	-.	64,61		
	1 gal.(3,785 lt.)			-.	11,85
-veg/oil	24/16 oz.(0,5 lt.)	-.	36,89		
	16 oz.(0,5 lt.)			-.	1,69
	15/24 oz.(0,7 lt.)	-.	28,10		
	24 oz.(0,7 lt.)			-.	2,06
	12/38 oz.(1,1 lt.)	-.	34,23		
	38 oz.(1,1 lt.)			-.	3,14
	8/48 OZ.(1,4 lt.)	-.	26,04		
	48 oz.(1,4 lt.)			-.	3,58
	8/64 oz.(1,9 lt.)	-.	40,50		
	64 oz.(1,9 lt.)			-.	5,57
	6/96 oz.(2,8 lt.)	-.	44,75		
	96 oz.(2,8 lt.)			-.	8,20
	6/1 gal.(3,785 lt.)	-.	51,83		
	1 gal.(3,785 lt.)			-.	9,50

i. Melkpoeder:

FARM	Gelezen:				
-intant	12/900 gr.	-.	65,47		
	900 gr.			-.	6,00
	6/1800 gr.	-.	62,28		
	1800 gr.			-.	11,42

Artikel II

Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de dag van haar plaatsing in de Landscourant van Aruba en indien die dag na 19 oktober 1999 ligt, dan werkt deze regeling terug tot en met 19 oktober 1999.

L.G. Beke-Martinez